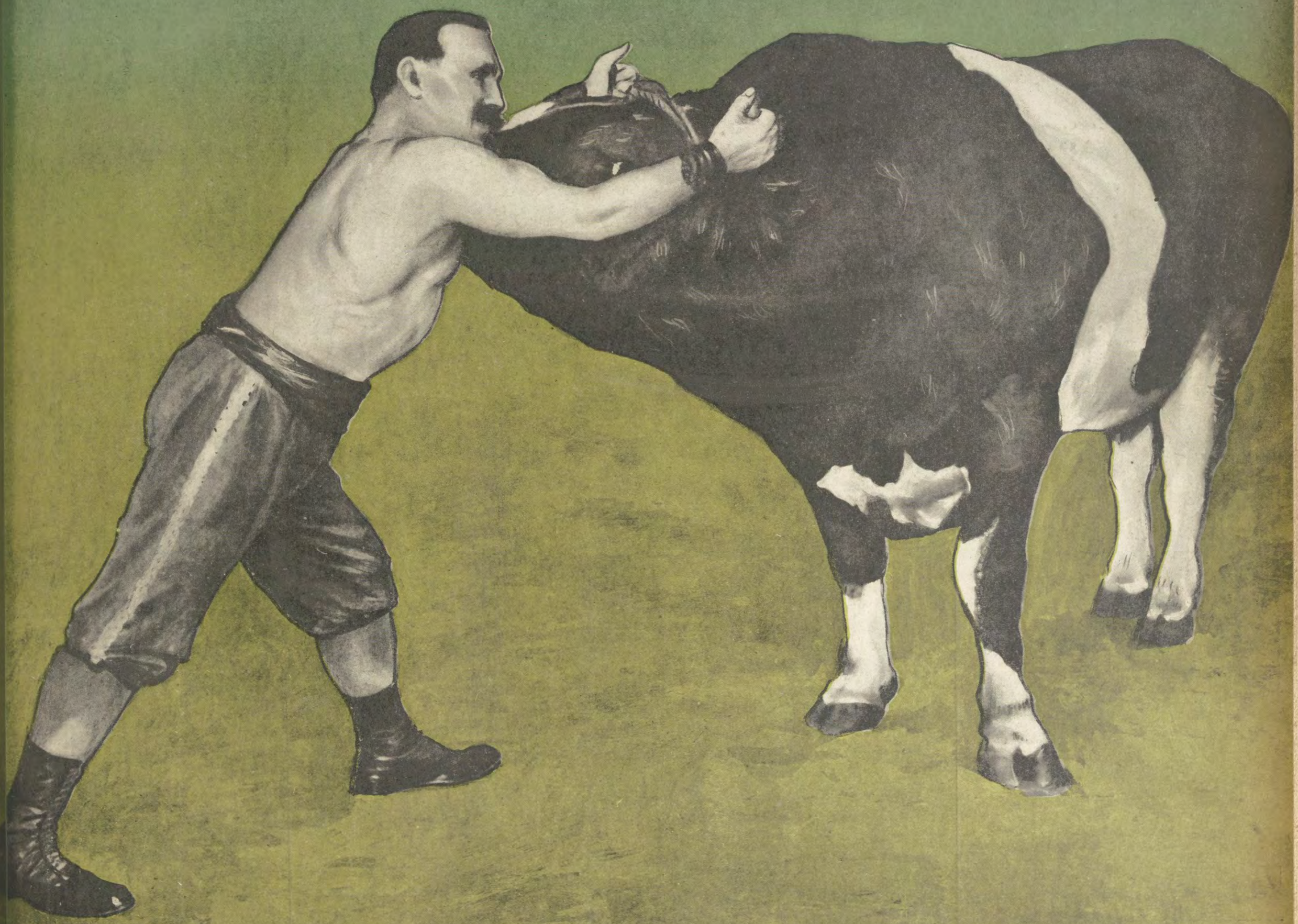
N° 324 — 7e Année
(*Tous les Jeudis*)

Dans ce Numéro un hors texte en couleurs
PRÉVOT

24 Novembre 1904
40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR



Publications Pierre Lafitte
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

"QUO VADIS" CHEZ BOSTOCK
Ursus, l'homme qui terrasse les taureaux.

9, avenue de l'Opéra Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL - PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Jumelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro : Stations Tuileries, Palais-Royal) — et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA FRÈRES Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
2, Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station "COMBAT")

Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

LES PLAQUES DE SENSIBILITÉ EXTRÊME

LUMIÈRE

MARQUE Σ (SIGMA)

- Sont remarquables par la finesse de leur grain et leur absence de tendance au voile.
- Sont employées avantageusement en été avec les objectifs de luminosité médiocre.
- Permettent, même en hiver et par temps sombres et pluvieux, de faire les instantanés les plus rapides.
- Se développent, sans risque de voile, dans tous les révélateurs.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PLAQUES ET PAPIERS PHOTOGRAPHIQUES

A. LUMIÈRE & SES FILS

LYON

PRENEZ GARDE, Ma

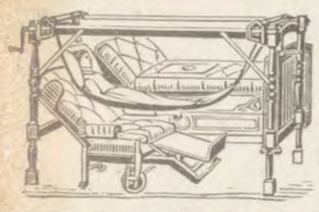
vous commencez à grossir, et grossi[r] vieillir. Prenez donc tous les jour[s] dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votr[e] restera ou redeviendra svelte. — Le [flacon] 50 dragées est expédié franco par le* LABOR[A] 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-pos[te]
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT G[UÉ]
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bou[ty]*

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'u[ne] reté absolue, gué[rit]
48 HEUR[ES]
les écoulements q[ui] geaient autrefois [en] semaines de traite[ment] par le copahu, le [cu]be, les opiats [et] injections.
113, fauh. St-Honoré

PRIX MODÉRÉS

Chenil de la Gare d'Aute[uil]
Grand choix de chie[ns] toutes races, de garde, chasse et d'appartem[ent]
109, b. Exelmans (Paris)
Maison d'élevage en Seine-[et-O]



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Franco du Catalogue.

Téléph. 215.12
SOYONS PRUDENTS

E. MEZIDO[N]
146, Rue de Rivoli, 146, PA[RIS]
Manufacture d'appareils pour l'usage intime des d[ames]
Envoi gratuit du Catalogue sous pli ca[che]
EXPÉDITIONS SANS MARQUE EXTÉ[RIEURE]

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les Cigarettes ou la Poudre ES[PIC]

La Semaine Comique, par Henriot.

— Vous n'avez pas eu le prix à [la] course des fiacres, hein?
— Non... mais ce n'était pas mon fiacre qui marchait mal, c'était le cheval.

Cavalier ayant si bien dressé son cheval que celui-ci signe lui-même au contrôle d'arrivée.

— Ah çà ! vous ne savez donc pas lire?

Motocyclette de ménage
— C'est un appareil très commode, j'emporte un litre de lait dedans... quand j'ai fait 40 kilomètres, j'ai une livre de beurre.

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE
des Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons Molettes, Engorgements Eparvins, Courbes
Effet gradué à volonté
La Boîte avec Brochure franco
3f,50

P. MÉRÉ DE CHANTILLY À ORLÉANS

LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux
La Bouteille : 5f.
franco en Gare : 5f,60c.

EMBROCATION MÉRÉ

23, Avenue de la Grande-Armée PARIS

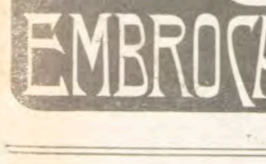
Automobiles

RICHARD-BRASIER

PREMIER des Éliminatoires Françaises
GAGNANT de la
Coupe GORDON-BENNETT (1904)

MERCEDES
PALACE

C. L. CHARLEY
70, Avenue des Champs-Élysées — PARIS
TÉLÉPHONE : 509-36, 549-77



TUE-GIBIER sans feu ni bruit ni fumée
à 30 mètres à petits plombs ou à balles
Pression très forte depuis 12f50 fco
FOUDROYANT : 18f60 et 22f60 fco
TUE-MOINEAUX à 4 fr. : à 6f30 fco
(Armes nouvelles déposées). Catal. gratis et fco.
RIGAUL, Inv.Et, 26, r. du Temple, Paris.

MOTEURS
pour Motocyclettes et Voitures
TRANSFORMATION DE MOTEURS

H. DECKERT & Cie
BUREAUX : 63, rue Bayen
USINE : 20, rue Bacon
PARIS (XVIIe) Téléphone 552-49

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

24 Novembre 1904. — N° 324
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET Cie, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.

LE ROI D'ESPAGNE, ALPHONSE XIII, CONDUISANT SON AUTOMOBILE

Il est peu de monarques, à l'heure actuelle, qui ne sacrifient, peu ou prou, à l'automobile. Très homme de sport, le jeune roi d'Espagne se devait d'être chauffeur. Mais, dans une cour aussi respectueuse des traditions que celle de Madrid, ce ne fut pas sans avoir subi de respectueuses observations de la part de son entourage, de ses ministres et même de sa famille que Alphonse XIII put enfin s'asseoir sur le siège du conducteur et prendre en mains le volant de direction. Il est bon d'ajouter que c'est à l'industrie française que le roi d'Espagne a fait appel pour monter son écurie automobile.

COMMENT SERA COURUE LA COUPE GORDON-BENNETT?

Le marquis de Dion a pris l'initiative d'intéressantes propositions tendant à modifier les règlements de la Coupe Bennett et comportant l'augmentation de la distance : 1.000 kilomètres en 2 jours avec changement de conducteurs et parcs fermés. Réparations strictement par les moyens du bord, même pour les pneumatiques (avec limitation à 2 enveloppes et 4 chambres à air emportées à bord). Classement par équipes dans les Eliminatoires. La France serait défendue par les trois voitures de la maison victorieuse. Nous publions une interview circulaire illustrée de tous les industriels que cette proposition intéresse directement.

Dans les quelques lignes qui précèdent, nous venons d'énumérer les modifications proposées par le marquis de Dion pour le règlement de la Coupe Gordon-Bennett.

Il nous reste à exposer, impartialement, les avis de tous les intéressés que nous avons tous été trouver dans leurs bureaux, leurs usines, où nous avons pu, car le constructeur d'automobiles, ou le fabricant de pneumatiques, un mois à peine avant le Salon, sont des êtres presque insaisissables.

A tout seigneur, tout honneur, nous avons commencé par le marquis de Dion, que nous avons pu saisir, avenue de la Grande-Armée, au moment où il montait dans son coupé.

— Puisque vous voulez quelque chose de particulier, dites que les modifications dont j'ai parlé peuvent être plus sévères encore. Etant donné que nous cherchons la régularité des résultats, plus la course sera dure, plus le résultat sera exact. Les courses de chevaux sont plus régulières dans les steeple que dans les courses plates, et il en est ainsi dans toutes les épreuves de sport. Par conséquent, augmentons tant que nous voudrons, jusqu'à la limite du possible, la sévérité des conditions...

La portière se ferme sur un aimable adieu, et le nègre Zelélé embraye.

C'est à Ivry, aux usines Panhard, que nous sommes reçu, dans son bureau, par M. René de Knyff. Mais aux premiers mots lui expliquant le but de notre visite, M. de Knyff nous arrête :

— Vous oubliez que je suis président de la Commission sportive de l'A. C. F., et qu'il m'est impossible de donner sur cette question un avis quelconque, d'autant plus qu'elle n'a pas été soumise à la Commission, et qu'elle est encore dans le domaine des hypothèses. Nous en reparlerons quand les réformes, improbables pour le moment, entreront en voie de réalisation.

M. de Turckeim, que nous avons vu par la suite aux ateliers de Dietrich, à Neuilly, fait également partie de la Commission, et se retranche derrière les mêmes raisons que nous a donné le président.

Puis, nous avons poussé jusqu'à Suresnes, où nous avons trouvé M. Darracq surveillant les vastes travaux de sa nouvelle usine.

— Je suis absolument d'avis que les règlements de la Coupe doivent être changés, nous dit M. Darracq, et sur beaucoup de points, je partage la manière de voir de M. de Dion, même sur la question des pneus. Cependant, j'ai peur que la classification par équipes soit mal comprise du public et que la première voiture arrivée ne soit considérée comme la première du classement.

D'autant plus que de cette façon, la course serait moins course, et permettez-moi de dire que l'automobile perdra bien assez vite, tout comme l'a fait la bicyclette, ce cachet de snobisme qu'il a maintenant, sans donner à nos épreuves le sens d'un concours, même sensationnel, de tourisme.

Nous nous rendons ensuite à Paris-Automobile. A notre question, Fournier, toujours gai, affecte de s'accouder sur le capot rond d'une 40-chevaux Hotchkiss, et répond :

— Je suis partisan de tous les changements augmentant la dureté du parcours.

Quant au classement par équipes, je l'approuve également comme plus exact, mais je voudrais trouver le moyen de déterminer un gagnant individuel, avec un prix très important.

M. Serpollet, que nous trouvons au milieu des machines, des limes et des établis de la rue Stendhal, est enchanté de voir la question des changements faire son chemin :

— Je suis absolument de l'avis du marquis de Dion ; ses propositions sont sages et complètes ; j'espère qu'elles seront adoptées et mises en pratique, avec le même succès que le principe des Eliminatoires, dont M. de Dion a été le promoteur. Peut-être, cependant, faudrait-il augmenter le nombre des chambres à air.

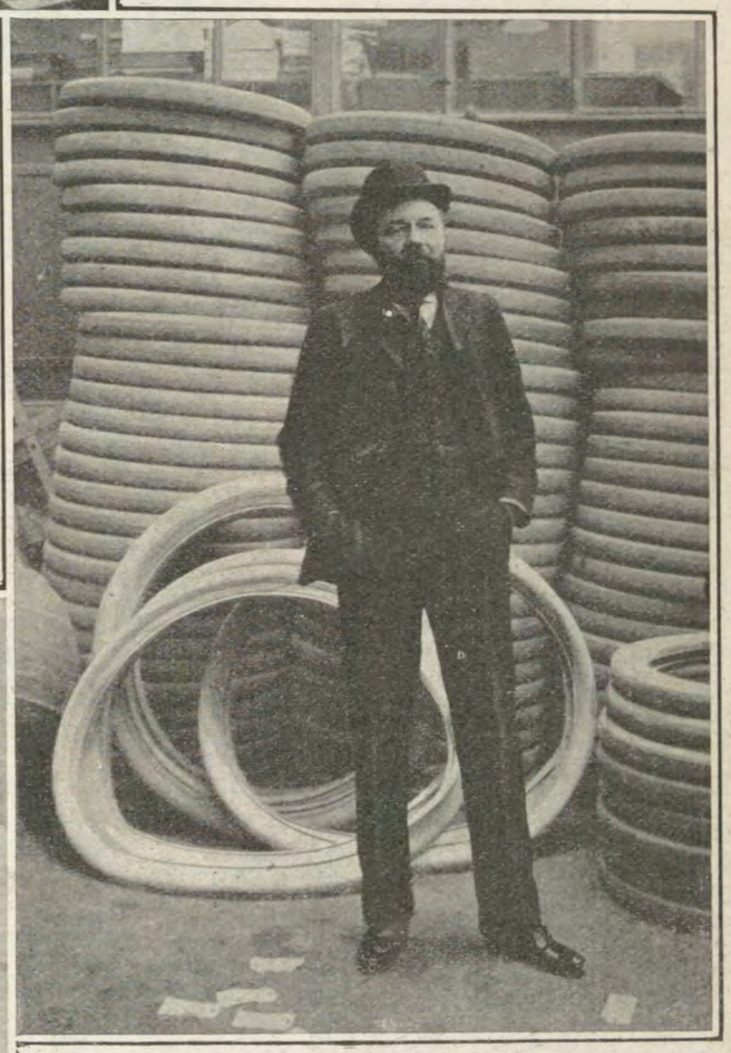
Nous n'avons pu trouver M. Emile Cahen, directeur de la maison Mors, mais notre confrère de Lafreté ayant reçu de lui, au cours de l'enquête ouverte par la *Presse* sur le même sujet, une lettre intéressante, nous lui demandons la permission de la résumer, ainsi que celle reçue de MM. Turcat-Méry.

M. Cahen demande de limiter la longueur du parcours à l'endurance du coureur, et à imposer, par exemple, 800 kilomètres, d une seule traite ; pas de course par équipes, car une voiture peut perdre la première place pour une raison insignifiante, être vraiment la meilleure, et cependant, ne pas faire partie de l'équipe désignée. Il ne faut

C'est le marquis de Dion qui a pris l'initiative de modifications au règlement de la Coupe.

M. Serpollet espère que les propositions du marquis de Dion seront adoptées.

M. Charley est opposé au système des équipes.



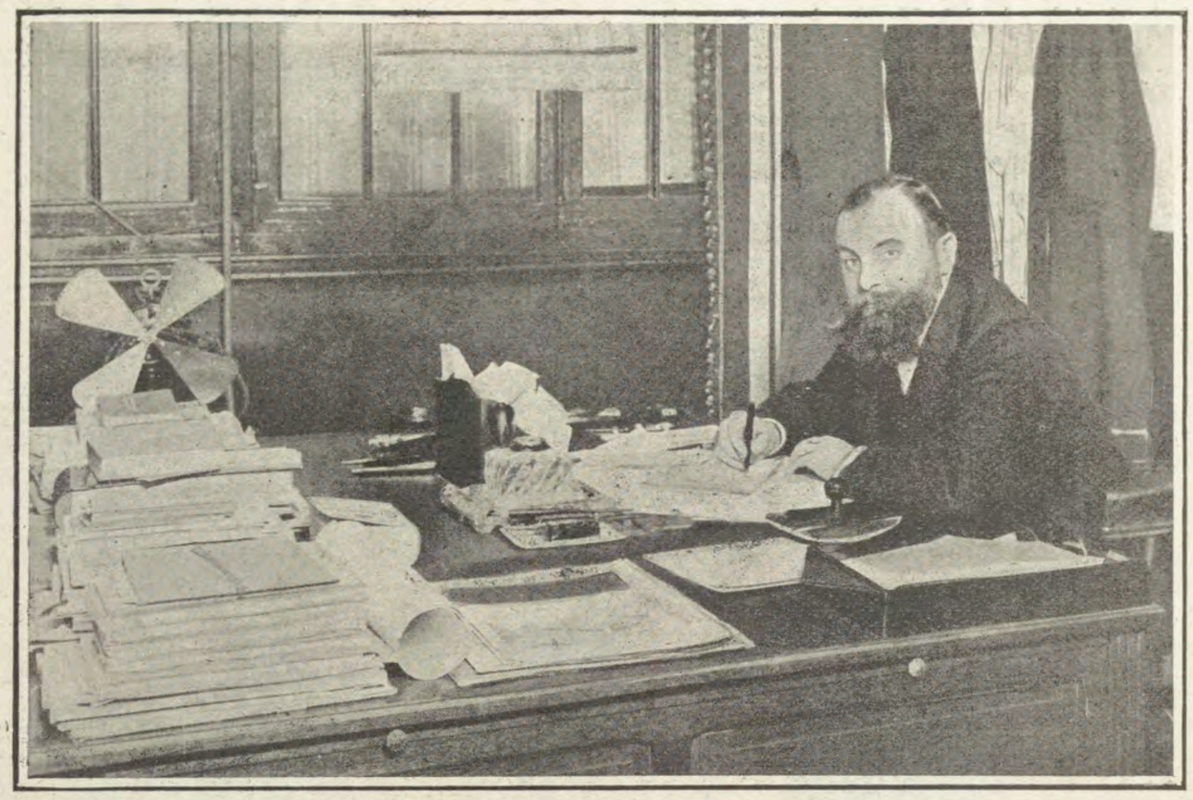
M. Michelin voudrait une course sans parcs fermés et sans neutralisations.

pas non plus limiter le nombre de pneus, car la course est une course de châssis, non de pneumatiques.

MM. Turcat-Méry sont du même avis, en ce qui concerne les pneumatiques, et pensent que la course par équipes serait un sacrifice impossible à faire pour un petit constructeur ; de plus, la malchance peut faire qu'une seule voiture, pour une cause indépendante de sa construction, mette toute l'équipe hors de course.

Nous allons ensuite trouver M. Charley dans son somptueux Mercédès-Palace.

— Je suis très carrément opposé, nous dit M. Charley, au système des équipes incapable d'exercer sur le grand public l'intérêt que suscite l'arrivée du premier au but ; 1.000 kilomètres en deux journées me semblent très raisonnables, et rien n'empêcherait que le même conducteur pilotât sa voiture pendant toute la distance. Quant aux pneumatiques, pourquoi limiter leur nombre ? Il est assez désagréable d'avoir l'ennui de l'aléa des pneus, sans aggraver encore cet ennui. Que chacun emporte ce qu'il voudra, pourvu que ce soit à bord.



M. de Knyff se retranche derrière ses fonctions de président de la Commission sportive pour ne pas donner son avis.

M. Michelin, que nous voyons ensuite dans son magasin, entouré d'enveloppes comme un simple Bibendum, préfère ne pas donner sur la question des pneus un avis qu'on pourrait trouver partial. — Mais, nous dit-il, il est évident qu'il y a des changements à faire et j'applaudis à cette initiative. — Si le règlement était juste, jamais la Coupe n'aurait dû sortir de France, car on ne contestera pas la supériorité de la fabrication de notre pays. Si vous voulez mon avis, je vous dirai que je désirerais une course où il n'y ait pas parcs fermés, conséquence inévitable de deux jours de course ; où il n'y ait que deux temps à prendre, celui du départ et celui de l'arrivée, sans neutralisations et sans arrêts d'aucune sorte. De cette façon, pas d'erreur possible, et pas de ces tricheries, excusées dans une certaine mesure par l'amour-propre national. Il est possible de trouver un circuit permettant une pareille course : M. Tampier en connaît un en Dauphiné, et moi un autre en Auvergne.

Il est intéressant de donner l'avis de M. Tischbein, directeur de la Compagnie Continental, qui a déclaré à un rédacteur de l'*Automobil Allgemeine Zeitung* qu'il n'était pas partisan de la course par équipes, car la Coupe Gordon-Bennett est et doit rester une course. Une course de deux jours, imposée par le nombre des neutralisations, fatiguerait conducteurs, fabricants... et public.

Pour les pneumatiques, il faut les limiter pour forcer l'industrie des pneumatiques, dont les progrès sont d'une grande importance pour l'automobile, à améliorer et perfectionner. Il propose de donner à chaque conducteur une enveloppe et quatre chambres arrière, une enveloppe et trois chambres avant, et de permettre au conducteur de se faire aider, pour les pneumatiques, dans les contrôles.

Nous avons gardé pour la fin l'opinion la plus indispensable à connaître, celle de M. Brasier, le constructeur célèbre de la voiture gagnante de la Coupe en 1904.

M. Brasier n'est pas très partisan de la réforme proposée.

— Si la distance est portée à 1.000 kilomètres, nous dit-il, ce qui implique deux jours de course, il faut penser à l'état d'esprit des conducteurs : celui du premier jour ne ménagera pas la voiture, celui du second jour risquera sa vie pour faire un meilleur temps. Et il serait bien dangereux également d'avoir le même conducteur pour deux jours. Pourquoi ne pas garder 650 kilomètres distance fixée par le règlement, ou porter à 700, tout simplement ? Je serais partisan d'une course sans neutralisations sans arrêt pour ravitaillement. Je ne suis pas pour la limitation des pneus ; puisqu'on ne peut pas limiter les clous, j'accorderais, si l'on veut, le changement en pneus *ad libitum*, limité seulement par l'encombrement et le poids. Je ne suis pas d'avis de faire disputer les Eliminatoires par équipes. Supposez que les 13 premières places soient occupées par 6 maisons ; les 10 premières sont occupées par 2 voitures de chacune des 5 marques ; si la sixième a les 11, 12 et 13, elle peut gagner !

Ce qu'il y aurait à modifier, c'est la participation des nations à la Coupe.

La France, qui a naturellement la production la plus considérable, ne met pas en ligne plus de voitures qu'un pays qui n'a qu'une ou deux maisons de construction. On a essayé de se servir, pour déterminer le droit à la participation, du nombre des membres des Automobile Clubs, du chiffre d'exportation, etc., sans succès !

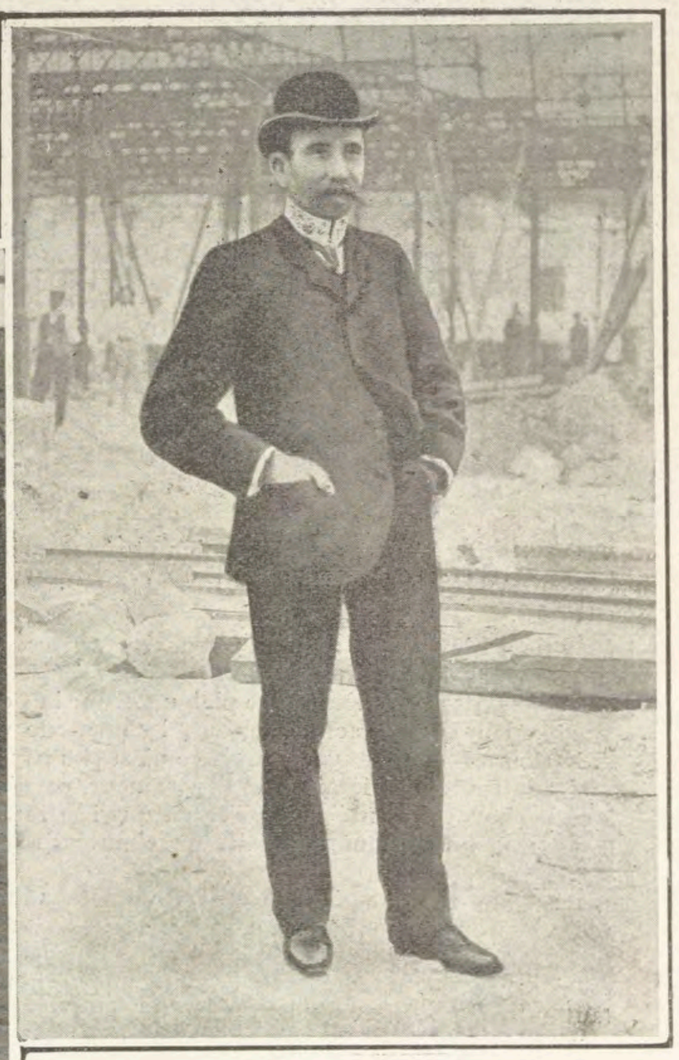
Enfin, il est préférable, avant d'essayer de modifier le règlement, de gagner encore une fois la Coupe, pour n'avoir pas l'air de chercher à la garder à l'aide d'une réglementation en notre faveur.

C'est sur cette parole très sage que nous terminerons. Si le règlement de la Coupe est modifié, ce ne sera que pour 1906 !

PAUL DOYÉ.

Comme M. Michelin, M. Brasier, le vainqueur de la Coupe, est partisan d'une course sans neutralisations.

Fournier applaudit à toutes les modifications susceptibles d'augmenter la dureté de l'épreuve.



M. Darracq a peur que la classification par équipes ne soit pas comprise du public.

LES ACHATS DE PUR SANG DES HARAS

Chaque année, des Commissions d'inspecteurs généraux des haras achètent chez les propriétaires un certain nombre de chevaux de pur sang, soit à Chantilly, soit au Tattersall, soit enfin dans les écuries, et aussi à l'étranger, et principalement en Angleterre. Récemment, la Commission s'est réunie à Chantilly et a acheté sept chevaux dont deux, Ex-Voto, à M. de Pourtalès, et Shebdiz, à M. Merle, prendront place parmi les étalons de tête de nos haras nationaux.

PENDANT l'inspection générale de ses établissements, l'administration des haras fait procéder à une revue de ses effectifs. Après examen des vides produits par l'élimination — étalons devenus impropres à la reproduction — et par la mortalité, et pour assurer l'exécution de la loi du 24 juillet 1900, qui prescrit un accroissement annuel de 50 étalons, l'administration décide du nombre d'étalons à acheter dans l'année. Pour les pur sang, les haras ne peuvent user d'un droit de réclamation que lors du Grand Prix de l'Elevage à Auteuil ; tous les autres étalons proviennent d'acquisitions.

Parfois, des propriétaires se plaignent que la Commission ne leur ait pas acheté tel ou tel cheval de valeur ; si la Commission n'a pas acheté, ce n'est pas par animosité contre le propriétaire ou l'entraîneur, ce n'est pas que le cheval présenté manquait de qualité, mais, pour remplacer un manquant, il faut un cheval d'un certain « type ».

Les courses n'ont point pour but l'amélioration de la race ; les courses sont un mode de sélection, un moyen d'arriver à l'amélioration de la race. Le but des courses est de constituer une réserve de sang pur à laquelle il faut revenir puiser périodiquement pour donner aux races diverses l'énergie et la qualité qui ne tarderaient pas à disparaître, s'il n'était fait de fréquents retours à la famille noble.

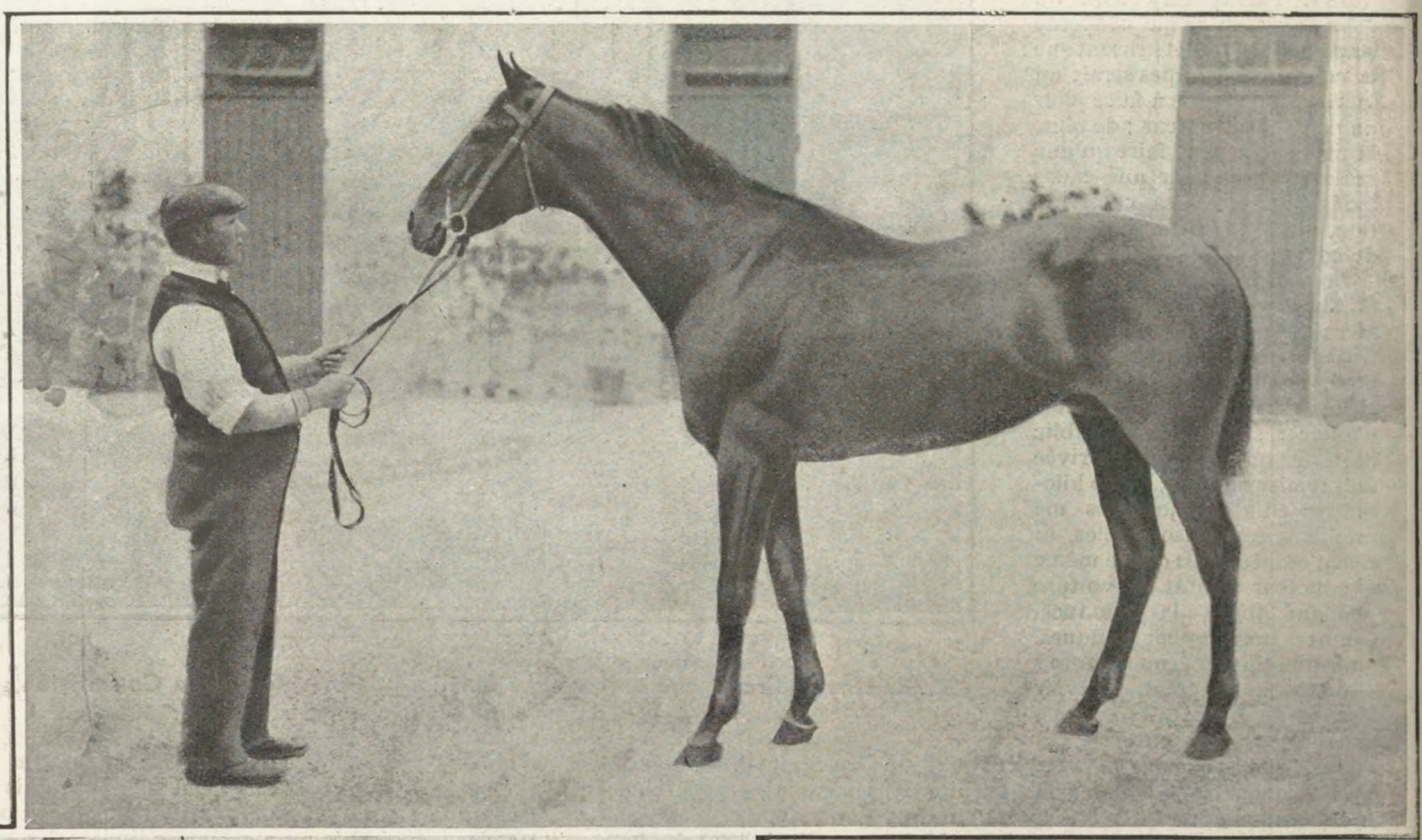
Les étalons qu'achètent les haras ne sont pas tous destinés à faire du pur sang ; beaucoup sont destinés aux mélanges, et amélioreront les races locales.

Ce qui guide les Commissions d'achat des haras, ce n'est pas surtout les performances, mais le pedigree, la robustesse, les proportions harmonieuses, la bonne soudure des différentes parties du corps. Car, il ne faudrait pas croire qu'en associant le sang d'une gagnante du Prix de Diane avec celui d'un Derby winner, on obtiendrait forcément un crack.

Malgré ceux qui prétendent faire de l'élevage algébriquement, il est trop d'exemples que la fabrication d'un grand cheval n'a rien à voir avec les opérations de l'algèbre. Combien d'illustres vainqueurs ont été des reproducteurs tout à fait médiocres : cela est même plus fréquent pour les juments ! Deux propres frères ont souvent des qualités toutes différentes : ce fut le cas de Zut et de Réussi ; le premier, père de nombreux vainqueurs de nos hippodromes ; le second, auteur d'un grand nombre de carrossiers légers.

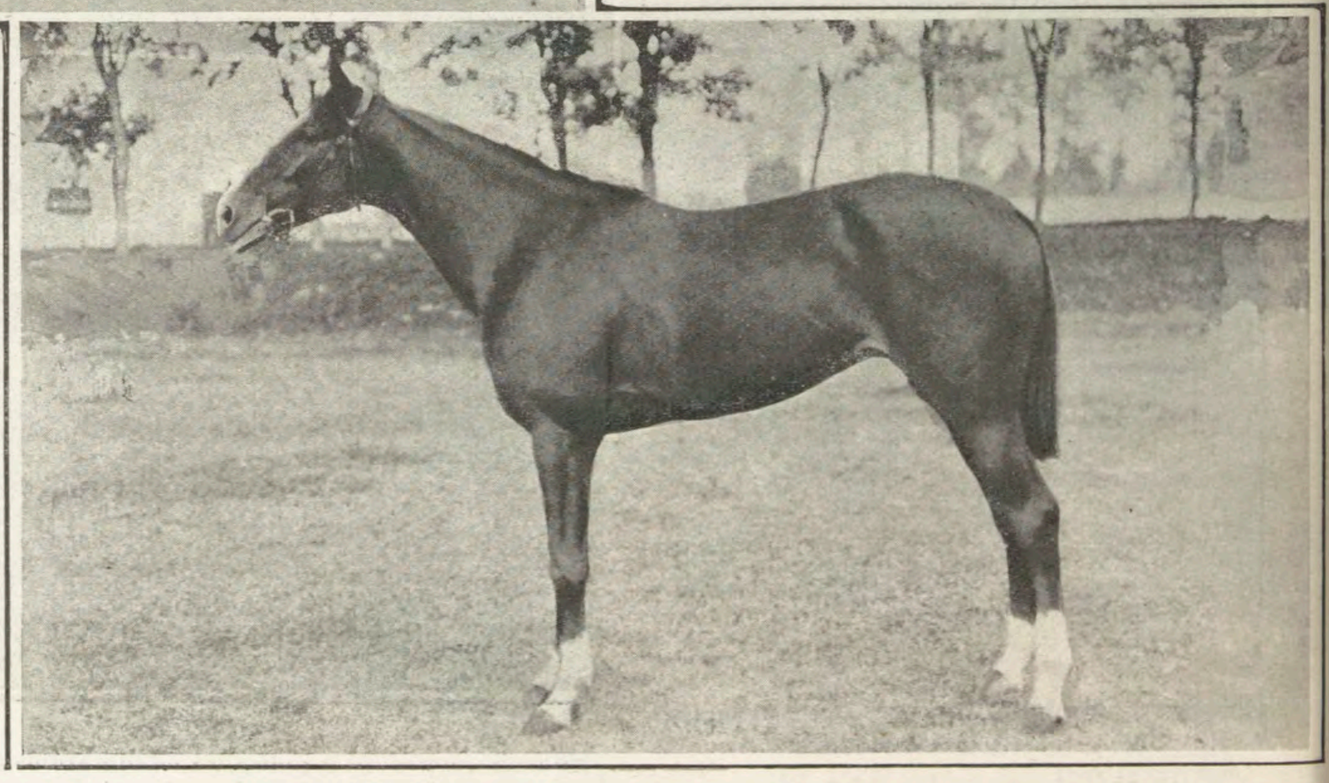
Lorsque les haras achètent, c'est qu'ils ont besoin, et la Commission recherche surtout, parmi les chevaux qui lui sont présentés, les étalons du modèle qui s'adaptera le mieux aux diverses races ; tel conviendra mieux aux nivernaises, aux normandes, aux percheronnes légères avec lesquelles il fera de forts irlandais ; tel autre produira avec des bretonnes d'excellents cobs ; tel enfin, avec les chevaux du Midi, donnera le type parfait de la cavalerie légère.

PAUL MÉGNIN.

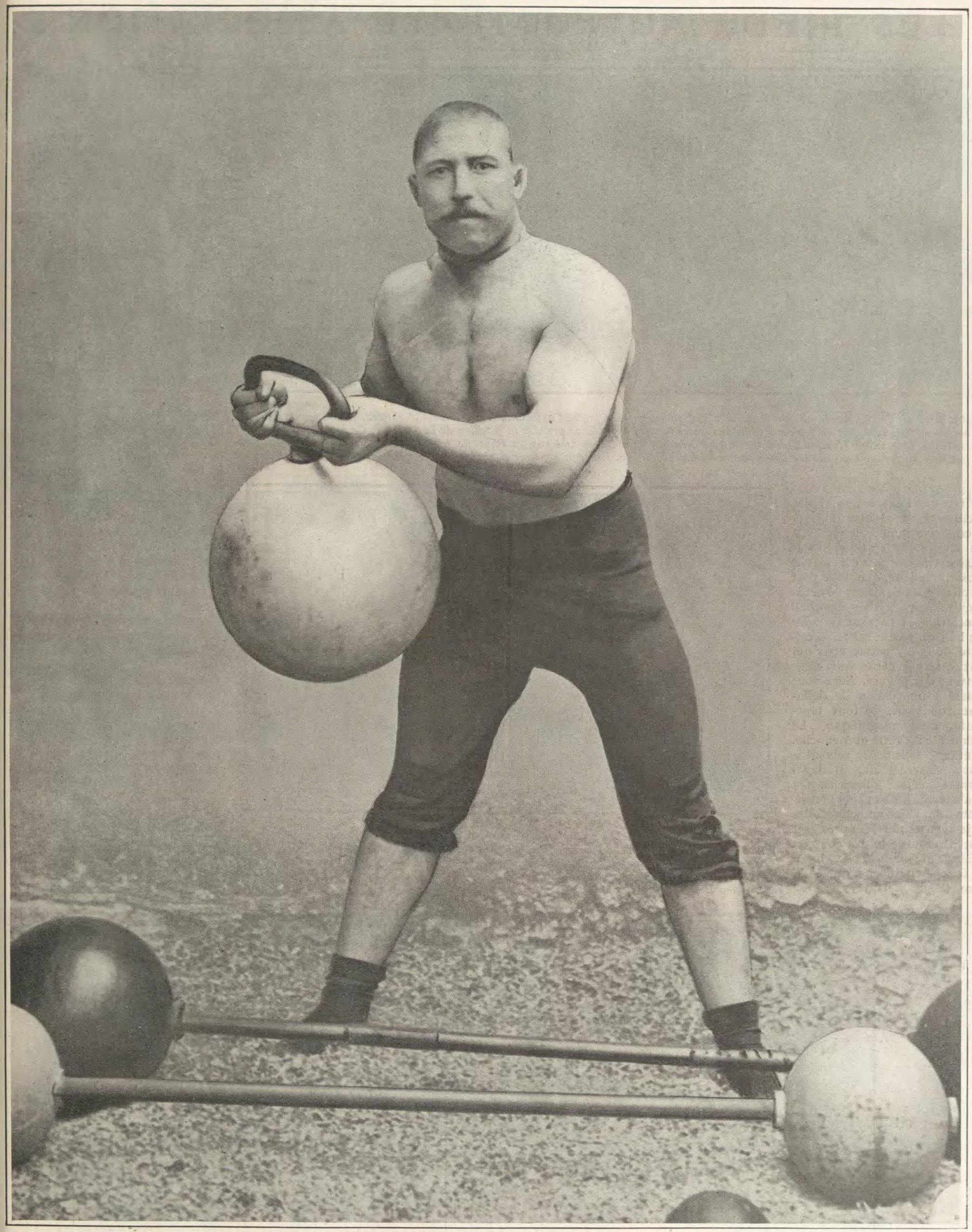


Ex-Voto, 4 ans, par Le Sancy et Golden Rod.
Acheté au comte de Pourtalès, 50.000 *francs*.

Tigellin, 4 ans, par St-Damien et Trompette.
Acheté à M. Liénart 10.000 *francs*.



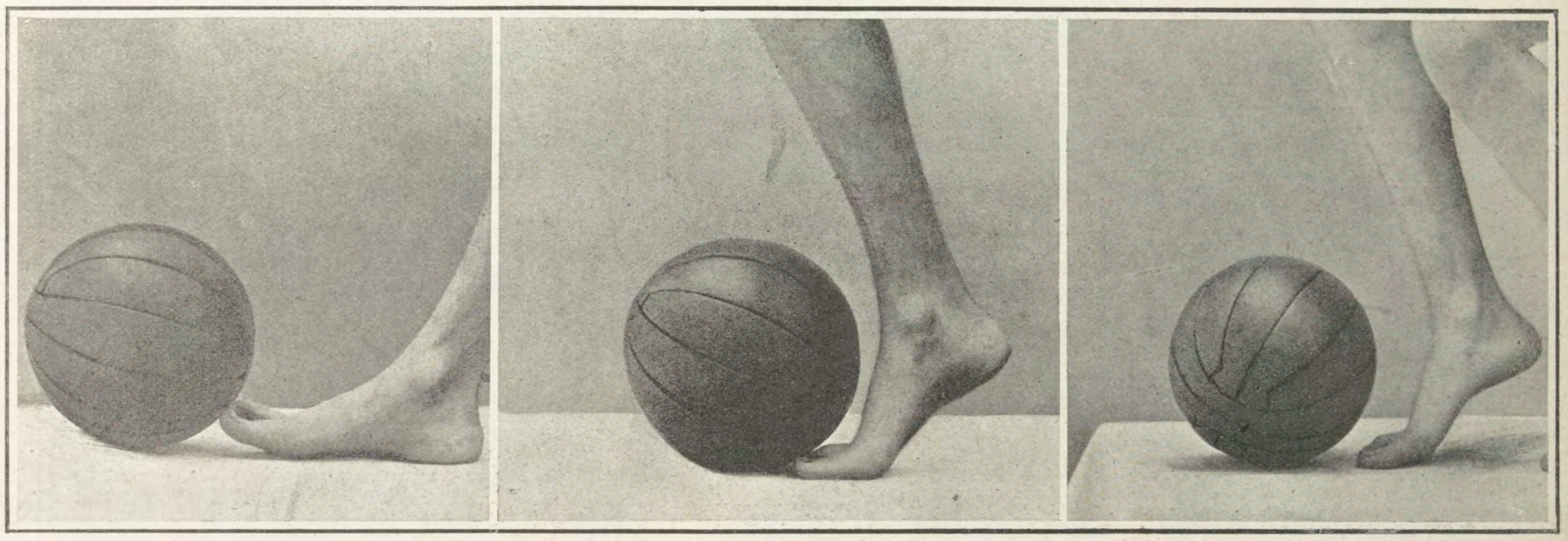
Shebdiz, 4 ans, par Kosroes et Sébastienne.
Acheté à M. Merle 52.000 *francs*.



LE CÉLÈBRE LUTTEUR TURC MADRALI-AHMED

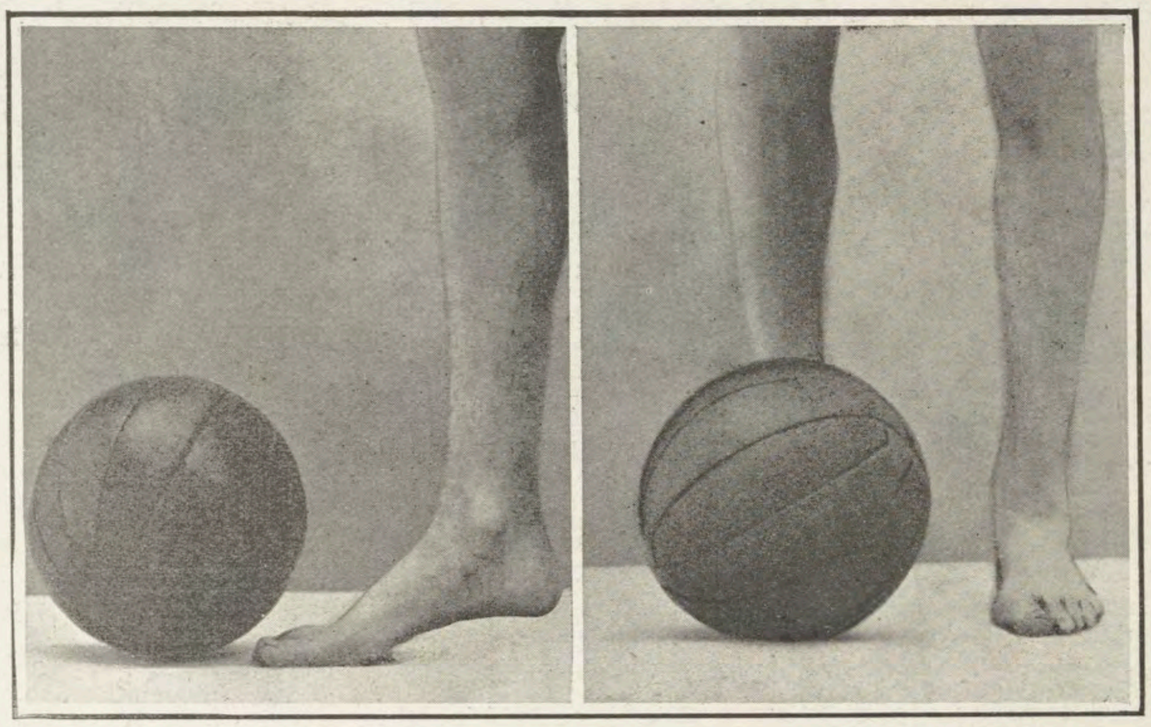
Madrali-Ahmed fait partie de cette pléiade de lutteurs turcs que les lauriers du fameux Youssouff empêchent de dormir. Sans avoir atteint à la notoriété de son compatriote, Madrali jouit d'une très grande réputation non seulement en Turquie, mais dans l'Europe entière. Tous les hommes qui l'ont « tâté » s'accordent à reconnaître en lui « un sujet de premier ordre ». Madrali-Ahmed est d'une robustesse à toute épreuve, mais qui peut se ressentir encore de l'accident qui lui est arrivé récemment en Angleterre. Nous allons voir sous peu comment il se comportera vis-à-vis des Antonitch et des Pons avec lesquels il va se rencontrer dans la «Ceinture d'Or ».

LES PIEDS AU FOOTBALL ASSOCIATION



C'est tout un art que de savoir se servir de son pied en jouant au football association. C'est aussi et surtout, peut-être, une science pleine de difficultés. Pour frapper le ballon en longueur, par exemple, il n'est pas d'une bonne habitude de prendre la position de la figure I. Ce n'est bon que pour les coups à terre très, très courts. En revanche, la position II assure un coup de pied bien meilleur. Ce ne sont pas les doigts de pied, mais le dessus du pied qui porte. Quant à la figure III, elle donne la position du joueur qui veut arrêter la course du ballon à terre. En règle générale donc, le talon toujours relevé, les doigts de pieds tournés vers la plante du pied.

On peut imaginer, sans douter, que l'expression «Faire quelque chose comme un pied, se conduire comme un pied », a été lancée par quelque joueur d'association, qui s'est pris à penser, un jour, que nulle part le pied n'avait tant d'occasions d'agir qu'au football association, et partant de faire des bêtises, par la raison excellente qu'il n'y a que ceux qui font quelque chose qui commettent des bévues. Avez-vous assisté à une partie de débutants, de vrais, de tout tout-petits, c'est magnifique. Le ballon file à droite et à gauche, volètant follement, rebondissant, s'accrochant, roulant, glissant même follement. Ou bien encore, il s'élance à la conquête de l'air en chandelles majestueuses, arrivé près du but; il retourne tout à coup en arrière, et de bric de broc, de touche en touche, du ciel à terre, il erre à travers le terrain, sans raison et sans but.

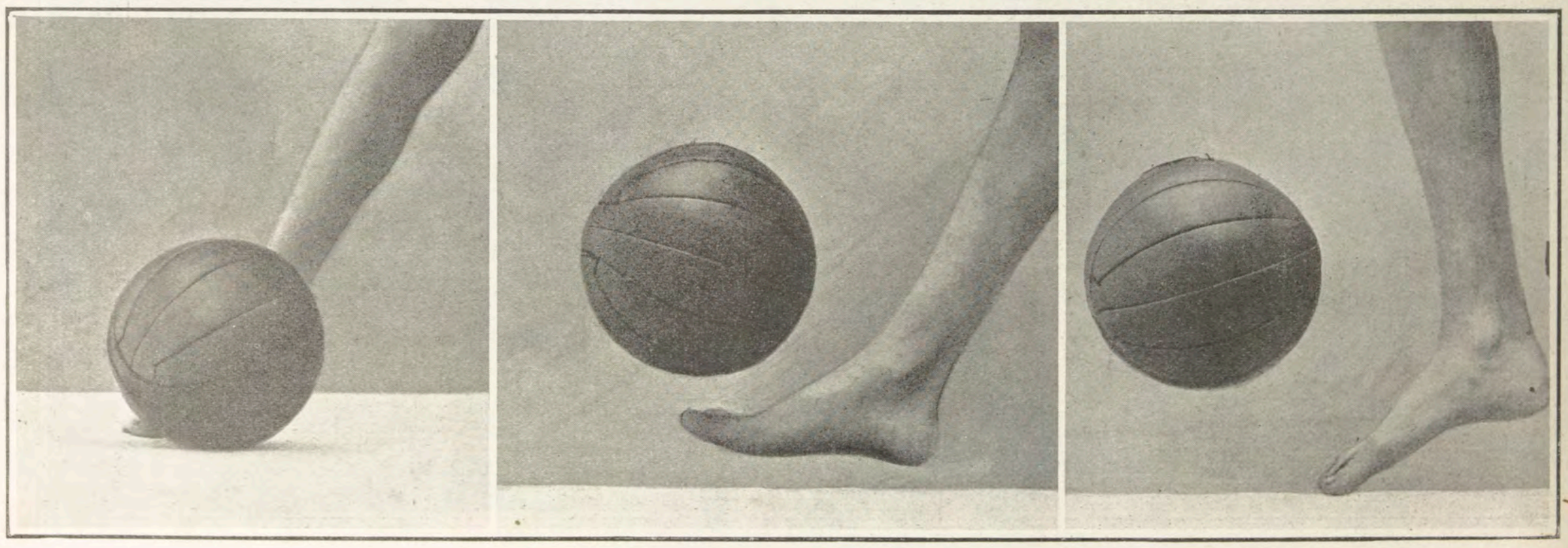


La figure IV donne une idée exacte de ce qu'il ne faut pas faire pour arrêter un ballon qui roule. Il est de la dernière imprudence de lui offrir un plan doucement incliné, sur lequel il glissera et fuira avec la dernière rapidité. En revanche, si vous lui présentez un pied très relevé, si vous essayez de réaliser ce que les danseuses appellent une demi-pointe (figure V), vous avez une chance sérieuse de l'immobiliser presque sur place.

Question de pied, monsieur, pure question de pied! Et plus encore que vous ne croyez. Le ballon roule, pied tenu trop plat, coup donné du bout des doigts de pied étendus, le pied horizontal, parallèle au sol; chandelle involontaire, pied trop plat également, trop parallèle au sol, glissade du ballon entre les jambes; pied mal présenté, trop en pente douce au moment où le ballon arrive sur vous, renvoi imprévu du ballon.

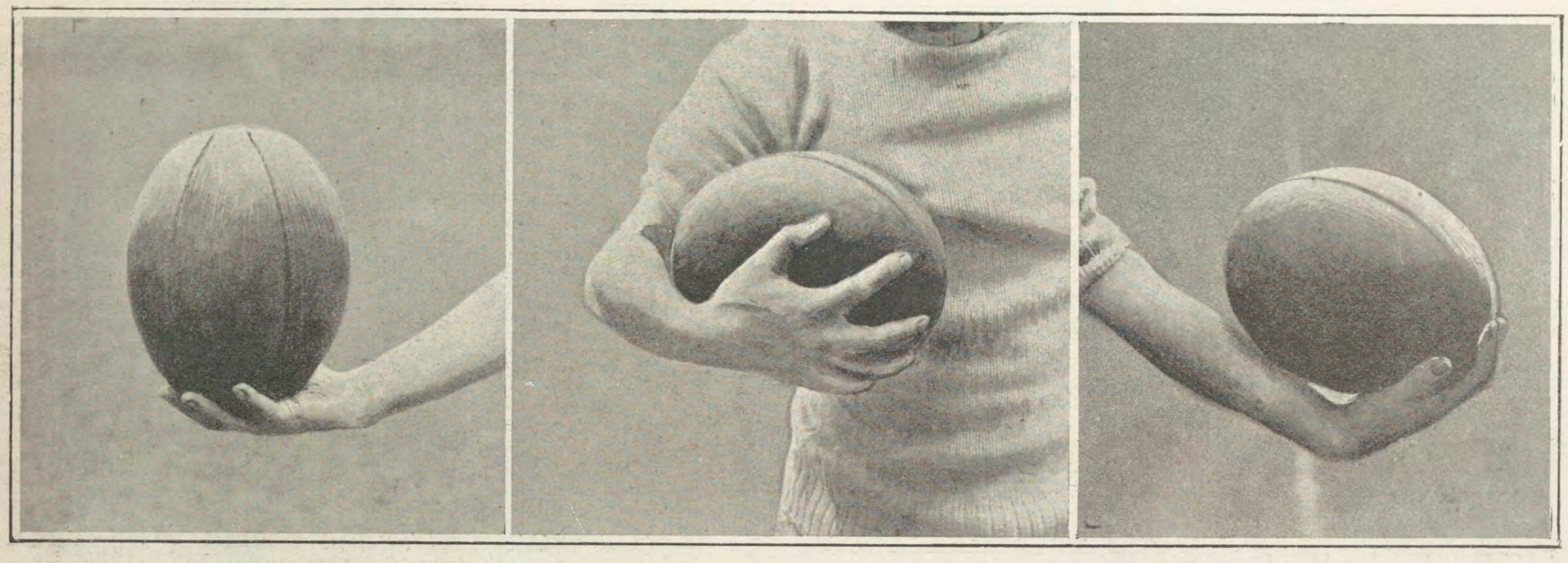
Il faut apprendre cet art, de remuer ses pieds, de les mobiliser à l'intérieur des gros souliers de football de les placer, sous les bas et dans le soulier, comme le montrent les photos de pieds nus reproduites ici. C'est la moitié au moins de l'art du football association. Si vous ne savez pas cela, c'est bien simple, vous ne jouerez jamais que comme un... parfaitement.

André Foucault.



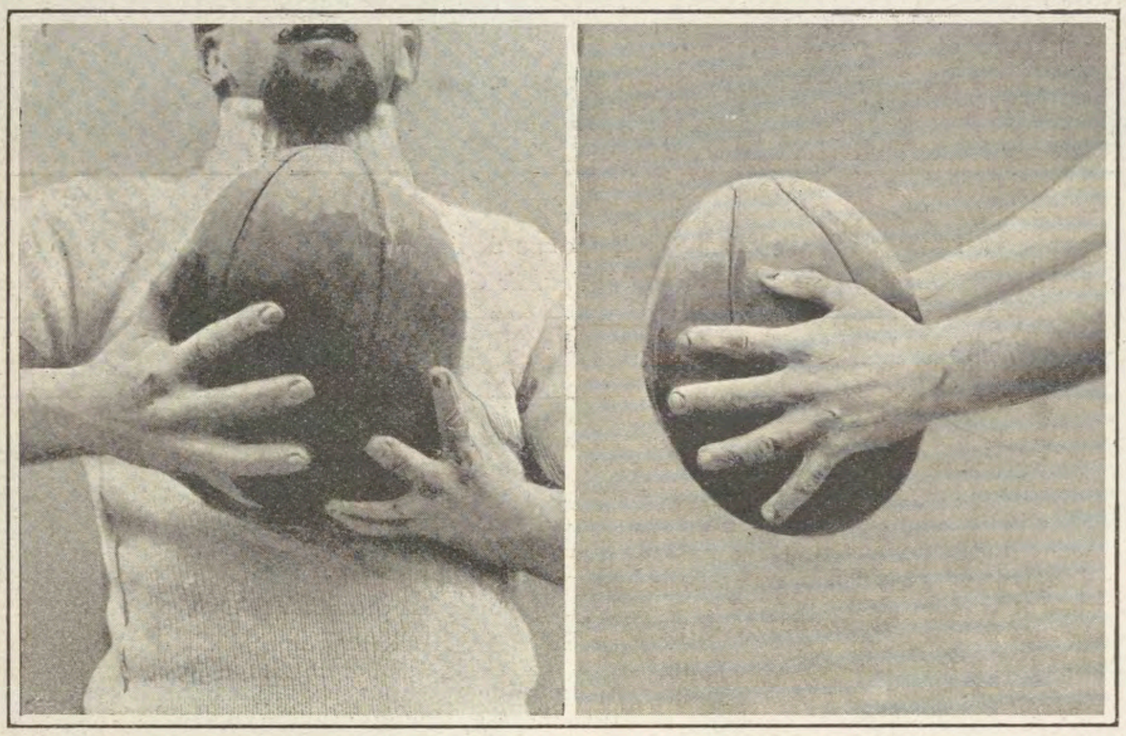
La figure VI montre une position difficile qu'il faut prendre quelquefois sous la contrainte des circonstances qui font passer le ballon loin de vous. Calez bien, dans ce cas, la jambe opposée, et, toujours les doigts de pied en bas, arrêtez ou frappez. En VII, voici la position classique de la « chandelle », excellente lorsqu'elle est voulue, détestable en jeu normal. Le ballon remonte tout droit, et, le temps qu'il redescende, tous les avants ennemis sont autour de vous. Croyez-moi : par un bon coup de pied mi-hauteur et long, faites comme en VIII.

LES MAINS AU FOOTBALL RUGBY



La figure I montre les positions respectives de la main et du ballon pour le coup de pied tombé. En II, vous avez une idée très exacte de la manière dont un trois-quart prudent serre sur sa poitrine, de toute la force de ses doigts écartés, le bienheureux ballon qu'il emporte au galop vers les lignes ennemies. De la figure III, apprenez comment le même trois-quart attaqué, saisit son ballon pour faire une passe, le bras et la main un peu en arrière du corps, de façon que le tiers de tour qu'il va effectuer sur lui-même pour passer ramène le ballon légèrement en arrière, suivant l'inexorable règle du rugby.

La mêlée s'est formée. Doucement, avec mille précautions, comme s'il accomplissait un sacerdoce, le demi a saisi le ballon, légèrement, et d'un coup mesuré, il l'a envoyé au milieu de la mêlée où les pieds des avants l'attendent. Le ballon est sorti. Le même demi, vigilant, remuant, l'a saisi alors carrément, à pleines mains, et, v'lan, l'a passé au trois-quart le plus voisin. Ballon chéri, le trois-quart l'a reçu et vite posé sur son cœur, où il le garde d'une main largement ouverte, les doigts écartés, le tenant le plus possible sur la plus large surface possible. Poursuivi par les avants, prestement il a détaché le ballon de son corps, et dans un mouvement si rapide, qu'on a à peine le temps d'en dissocier le mécanisme ; il a rejeté son bras en arrière, le ballon toujours largement soutenu sur la main, puis tout à coup, détendant le bras comme un levier, desserrant l'étreinte de la main, il a fait décrire à l'un et à l'autre un tiers de cercle, à peu près, et a renvoyé le ballon, suivant une ligne légèrement oblique, un peu en arrière de sa ligne à lui, vers un des autres trois-quarts de son équipe.



Un arrêt (fig. IV), à la suite d'un fâcheux coup de pied ennemi, qui a amené le ballon juste en face d'un demi trop vigilant, qui le reçoit aussitôt sur la poitrine, et marque le coup du talon. Un point de pris sur l'ennemi. En V, l'art de poser un ballon tout doucement, par terre, à la suite d'un essai (3 points), pour qu'un solide « coup de pied » de l'équipe l'envoie en plein but (en tout 5 points).

Pour l'association, il faut entraîner les pieds, pour le rugby les mains. Il faut, en tout état de cause, que pour ce jeu qui ne manque pas de violence, de brutalité, les mains soient d'une souplesse extrême, les doigts d'une agilité extraordinaire, malgré la boue qui pénétrera dans les replis de la peau, sous les ongles, malgré l'humidité, malgré le froid.

Seulement, bien qu'il soit ici question de la main, la conclusion reste la même : si vous ne savez pas faire mouvoir convenablement vos mains au rugby, vous ne jouerez jamais que... comme un pied.

André Foucault.

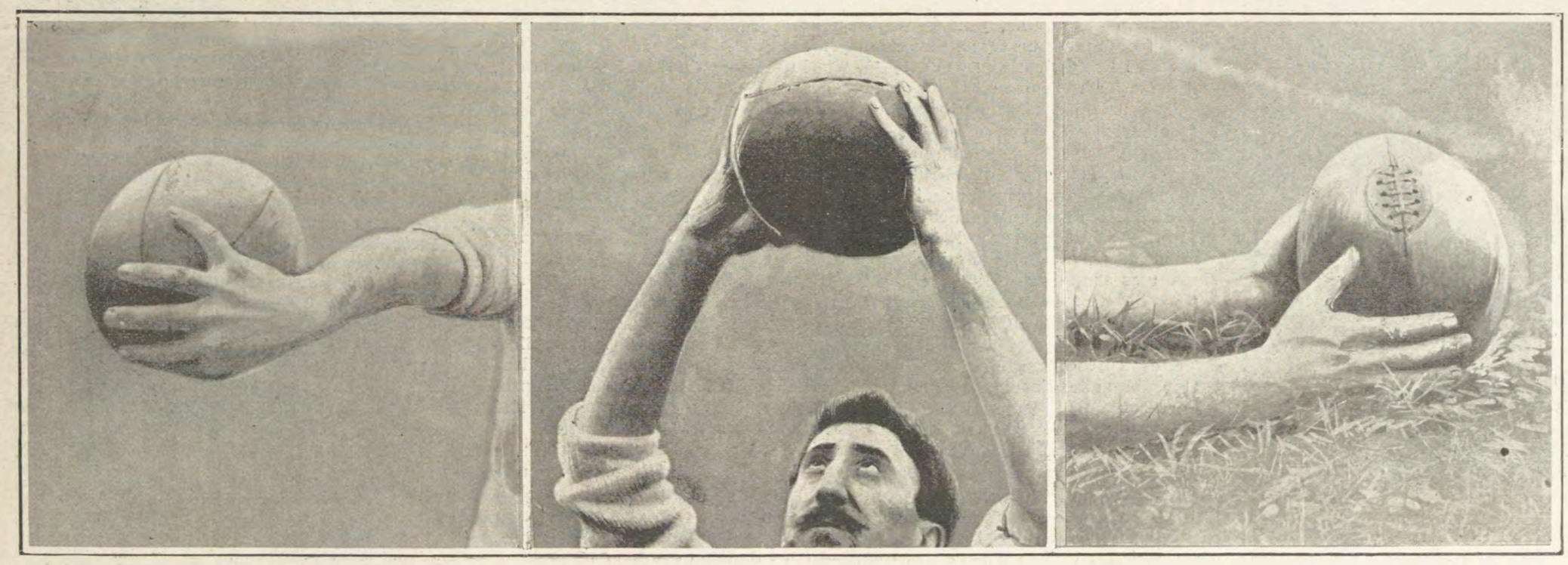


Figure VI : interception de passe, ou passe à droite, par un trois-quart centre. Cette position empêche absolument le fâcheux « en avant ». Un autre arrêt (fig. VII) est la loyale tentative qu'on essaye, lorsque celui de la fig. IV n'a pas réussi. On lève ses bras et on tend ses mains, les pouces en arrière. Difficile, difficile, vu la position ; on peut toujours essayer. En VIII, le coup de pied tombé du trois-quart poursuivi, qui tente le joyeux drop-goal, le ballon un peu incliné en avant.

L'AVIRON EN BELGIQUE

Goedgedacht, champion d'Europe en 1903 et 1904, gagnant de la Coupe de l'Empereur d'Allemagne à Francfort, en juin 1904.

Nous donnons ci-dessus la photographie de la fameuse équipe à quatre du Sport Nautique de Gand qui, dans ces deux dernières années, ne connut jamais la défaite.

Le Maître d'Armes de l'Elysée

M. J. Mothe,

maître d'escrime au 1er cuirassiers, directeur de la Salle d'armes des officiers de la Maison militaire du Président de la République.

La salle d'armes de l'Elysée, dont le titre officiel est « Salle d'armes des officiers de la maison militaire du Président de la République», vient d'être pourvue d'un nouveau directeur en remplacement de l'adjudant Raud.

C'est le maréchal des logis Mothe, maître d'armes au 1er cuirassiers, qui en est maintenant le directeur.

Mothe, dont nous donnons la photographie, est élève et neveu de Florent Katzenfort, le maître bordelais bien connu. Il est né à Bordeaux le 12 juin 1870, fit son service militaire au 12 3e d'infanterie où il fut naturellement élève prévôt; passa par l'Ecole de Joinville, fut moniteur à Joinville, puis à l'Ecole Polytechnique, puis sergent instructeur à l'Ecole de Saint-Cyr; de là il passa au 1er cuirassiers.

Très pris par ses fonctions d'instructeur, il a peu paru dans les assauts publics; on a cependant conservé le souvenir de brillantes rencontres fournies par lui à Bruxelles, Bordeaux et Châteauroux. — C'est un grand gaillard, mince, bien taillé, énergique, aimant les armes bien faites et dont tous les efforts tendent à conserver la correction si en honneur chez les anciens.

Il est à présumer que, sous sa direction, la salle d'armes de l'Elysée, qui sous les présidents Grévy et Félix Faure vit de si brillants assauts, reprendra un nouvel essor et que les planches, délaissées ces dernières années, retentiront longuement, sous les appels de pied.

Nous aurons, du reste, l'occasion de reparler de cette salle dès que la vie y sera revenue.

LOUIS PERRÉE.

La *Vie au Grand Air* sur la scène

La Revue — ne disons pas de fin d'année, car c'est maintenant un genre de toutes les saisons — met assez fréquemment à la scène les journaux en vogue bien en cours auprès du public parisien.

Le revuiste est d'essence aimable, d'esprit caustique et prime-sautier. Le directeur, toujours généreux, jongle avec les billets de mille pour atteindre au summum du luxe dans l'art de la décoration scénique. Le costume apporte à dévêtir galamment les actualités de l'année, un raffinement devant lequel disparaissent les visions des *Mille et une Nuits*. D'une collaboration aussi heureusement inspirée, ne peuvent sortir que des choses légères à l'esprit et chatoyantes à l'œil.

La Revue du Moulin-Rouge est, certes, à tous égards, une des plus heureusement venues qu'il nous ait été donné d'applaudir. Elle est signée Oudot et Branger, pseudonyme qui cache un des artistes les plus fins de notre époque doublé d'un homme d'esprit.

Au deuxième acte, qui se passe sur la terrasse de l'Automobile Club de France, la *Vie au Grand Air* paraît aux feux de la rampe.

La jeune personne qui symbolise notre grand magazine sportif illustré aura quelque chose comme dix-neuf printemps aux cerises prochaines. Elle est charmante, la vérité nous oblige à le reconnaître.

Très, très légèrement vêtue, Mlle Yvonne Le Morlaix n'a guère que sa jeunesse éblouissante à se mettre sur elle, et l'on est forcé d'en conclure que si le bon faiseur sait évidemment donner de la ligne à la femme, la nature s'en acquitte encore mieux que lui. G. L.

Mlle Yvonne Le Morlaix,

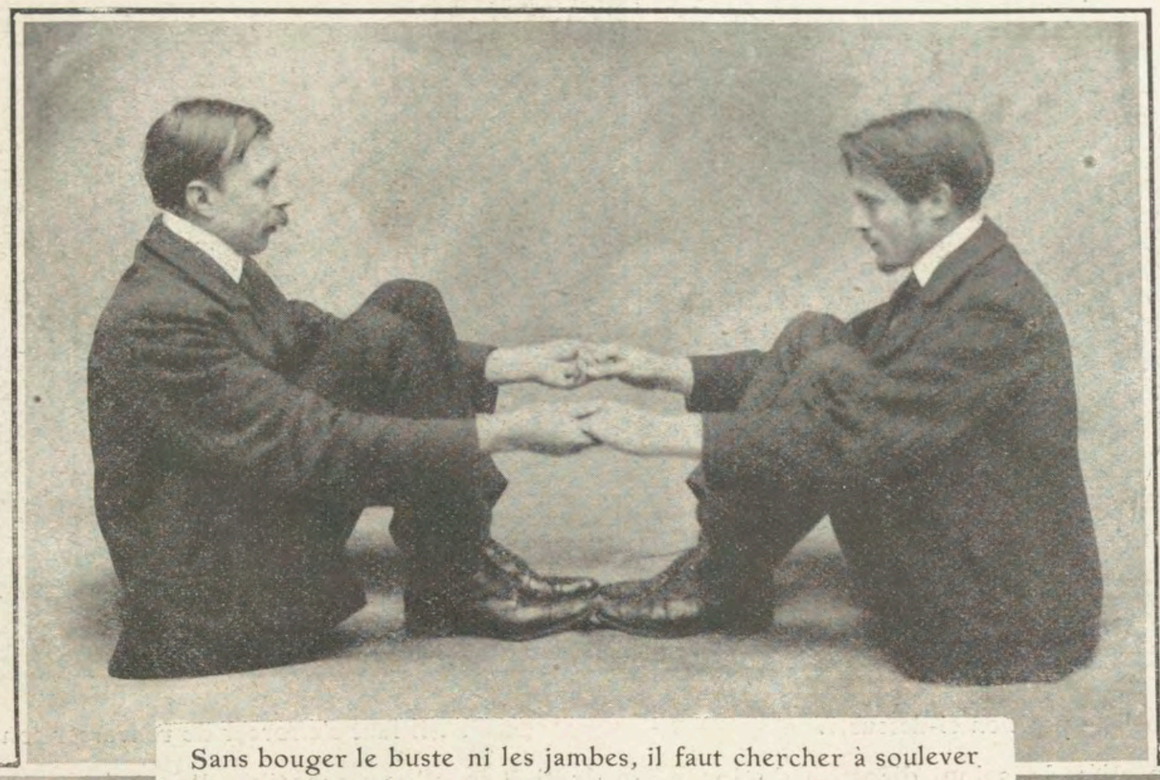
qui symbolise la Vie au Grand Air *dans la Revue du Moulin-Rouge.*

PRÉVOT

LES SPORTS DE SALON

Nos grand'mères, qui passaient volontiers des « jeux innocents » à l'étude du clavecin, se seraient peut-être cabrées, si la jeunesse turbulente de leur époque, après avoir envahi le salon où s'esquissaient les plus cérémonieuses révérences, s'était livrée aux exercices turbulents qui, pendant les soirées d'hiver, font la joie des « homes » anglais. L'éducation sportive est en quelque sorte devenue le « Sésame, ouvre-toi » de toutes les licences. En voici quelques exemples.

La « gentry » qui introduisit le « punching-ball » et le tennis d'appartement dans le dernier salon où l'on ne causait plus depuis longtemps, ne tarda pas à y acclimater des jeux qui n'ont d'ailleurs rien de bien nouveau, car ils rappellent l'époque du collège.



Sans bouger le buste ni les jambes, il faut chercher à soulever son partenaire du sol.

Un petit jeu qui consiste à essayer de soulever la main de l'adversaire placée sur sa tête.

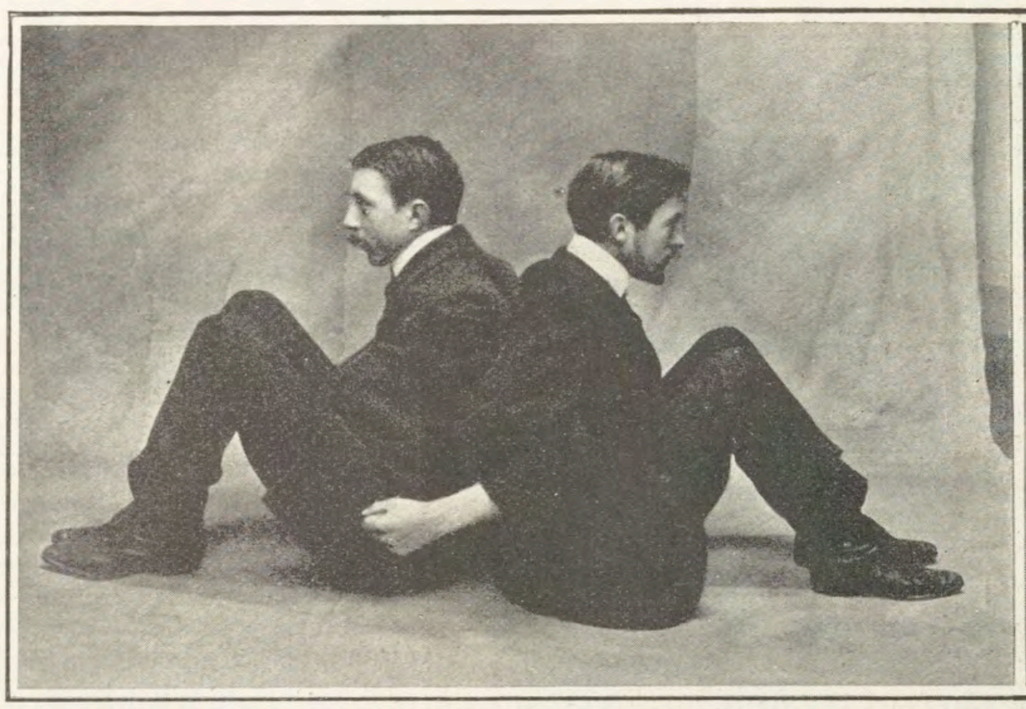
Il s'agit de chercher, sans perdre soi-même l'équilibre, à déséquilibrer son adversaire.

Chacun des adversaires s'efforce de faire fléchir l'avant-bras de l'autre.

Après tout, une bonne maîtresse de maison ne distrait ses invités que par la diversité des plaisirs qu'elle leur offre. S'amuser à enlever les convives sur le bout des doigts, entre deux tours de valse, est peut-être une marque d'originalité à laquelle Mme Récamier n'avait certainement point songé.

La majorité des jeux dont les documents photographiques que nous reproduisons indiquent la nature étaient de ceux qu'au collège — il y a longtemps, hélas ! — nos parents considéraient comme désastreux pour la conservation de nos uniformes.

Jadis, on les tenait en maigre estime hors la cour du lycée, aujourd'hui on les baptise du nom décoratif de sports de salon, et les hommes les plus sérieux ne dédaignent pas de s'y livrer sous les regards intéressés de la maîtresse de maison et de ses invités. Nous ne croyons pas qu'ils aient, à l'heure présente, leur entrée au noble faubourg, mais comme leur pratique est très bien portée à Londres, c'est une menace pour l'avenir.



Les deux partenaires ayant pris la position ci-dessus...

... il faut s'efforcer de renverser son partenaire à terre.

La belle simplicité des exercices sportifs de salon dispense de longs commentaires à leur égard. Rien n'est moins compliqué. Les accessoires sont réduits à leur plus élémentaire expression : une table — il n'est pas nécessaire qu'elle soit art nouveau, mais il la faut robuste — deux chaises également résistantes, un pouf ou un tabouret quelconque, et c'est tout.

Les « jeux sans appareils » sont encore plus simples d'exécution. Ces deux jeunes hommes accroupis — dans une position qui rappelle celle des rameurs — les mains dans les mains, la pointe des bottines de l'un contre la pointe des chaussures de l'autre, vont matcher à celui qui, sans bouger le buste, ni les jambes, mais par la seule puissance des bras, va détacher son adversaire du sol. Il va sans dire que cet exercice n'a de valeur que si les deux adversaires sont de taille et de poids à peu près semblables.

La position n'est pas absolument gracieuse qui consiste à rester en équilibre sur une jambe, la seconde étant repliée et soutenue par les mains. Il s'agit en se poussant mutuellement de la pointe du pied de déséquilibrer son partenaire. Ce petit travail, qui en soi ne présente rien d'extraordinaire, est une source de revenus pour les bottiers. On trouvera difficilement une opération sportive susceptible d'avoir une influence plus désastreuse sur la chaussure.

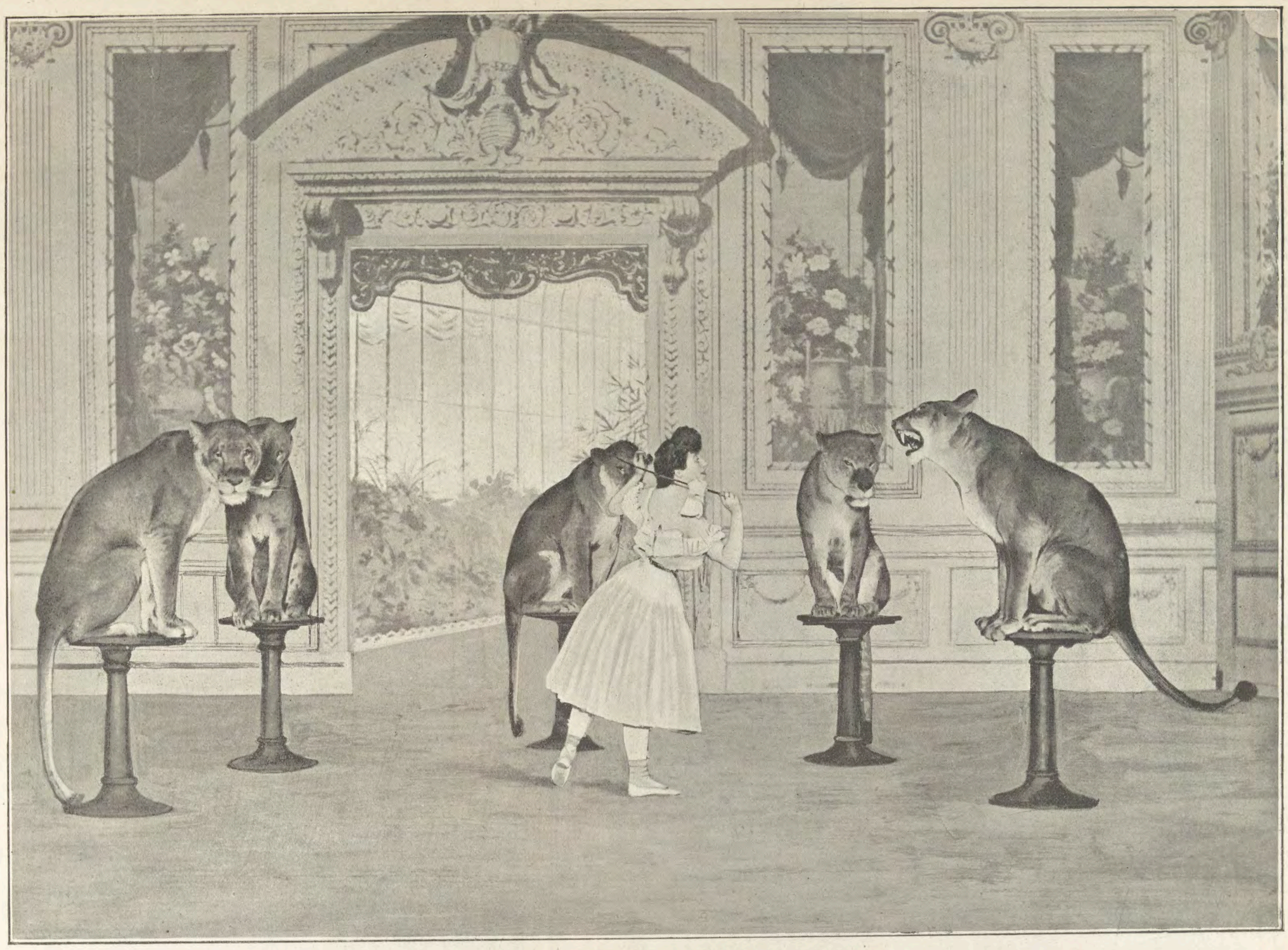
Elle est vieille comme le monde, la lutte à la main ; elle devait déjà charmer les loisirs des miliciens pendant le siège de Troie. Les coudes appuyés sur la table, la main dans la main, au jeu consiste à imprimer à l'adversaire une pression telle que son avant-bras cède et quitte la position première qu'il occupait. Si l'exercice est connu, ce que l'on ne sait pas, c'est qu'il existe une manière de le « truquer ». Comment ? Nous ne le dirons pas, il ne faut jamais apprendre à tricher au jeu ; cela vient, hélas ! assez naturellement.

Citons enfin, entre autres exercices de salon, ceux qui consistent à se mettre à deux pour écarter les mains d'un patient dont l'extrémité des doigts se touche ; à enlever, en se mettant à cinq, mais en n'usant chacun que d'un doigt, un homme qui pèse de 70 à 80 kilos — cet exercice, confessons-le, est d'une banalité navrante — à se renverser, après s'être liés dos à dos par l'enchevêtrement des bras, etc., etc.

FIORAVANTI.

Les efforts combinés de deux hommes ne suffisent pas pour écarter les mains du troisième, qui n'oppose pourtant aucune résistance.

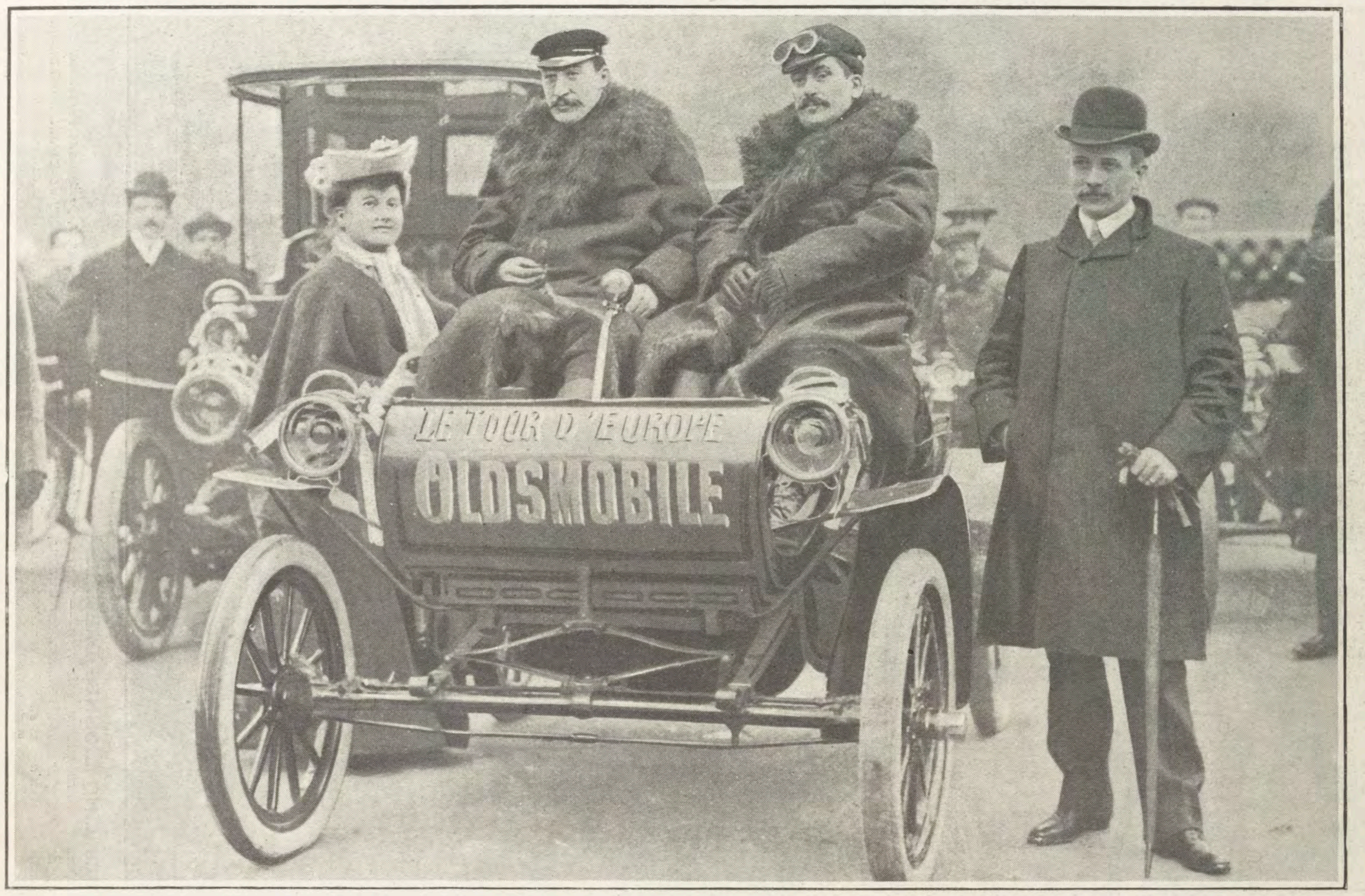
Avec le bout du doigt, cinq personnes peuvent facilement en soulever une sixième.



MISS SÉLIKA ET SES CINQ LIONNES DRESSÉES

Le dressage des animaux féroces est-il un sport ? Je ne crois pas qu'on puisse le nier. C'est même un sport qui exige une somme de qualités physiques et morales que l'on serait heureux de rencontrer chez beaucoup de sportsmen : courage, sang-froid, rapidité et justesse de décision. Toutes ces qualités, miss Sélika, qui présente à l'Hippodrome, cinq lionnes superbement dressées, les possède au plus haut degré avec toutes celles — ce qui ne gâte rien — d'une jolie femme. La photographie ci-dessus, prise dans l'intérieur même de la cage, par notre collaborateur Simons, montre la charmante dompteuse au milieu de ses animaux, auxquels le dressage n'a pas enlevé leur férocité. On admettra qu'il y a autant de sportivité dans ce geste que dans celui d'un Heath démarrant pour le Circuit des Ardennes, ou d'un Juchmès s'élevant dans les airs à bord de son dirigeable.

LE TOUR D'EUROPE EN OLDSMOBILE



Maurice Fournier, sur sa voiture *Oldsmobile*, à bord de laquelle il vient de partir pour accomplir le Tour d'Europe.

Bouchard (S. A. M.), recordman de l'heure pédestre (amateurs) avec 17 kil. 811.

Deux Recordmen de l'Heure

Cette fin de saison est fertile en records. Il semble que cyclistes comme pédestrians se disputent l'honneur de figurer le dernier sur la liste des tombeurs de records. Bientôt la mauvaise saison rendra toute tentative impossible et celui qui détiendra le glorieux titre est certain de le conserver pendant des mois. Successivement, Contenet, Brécy, se mirent en piste pour élever le déjà formidable total de kilomètres couvert dans les 60 minutes par Bruni. Le premier échoua ; le second, mieux parti, fut victime d'un terrible accident qui faillit lui coûter la vie. Plus heureux, Darragon, sur la même pis e où le sang de son camarade n'avait pas encore eu le temps de sécher, parvenait à couvrir 87 kil. 859.

Sur la cendrée de Gentilly, Bouchard s'attaquait à son tour au record de l'heure amateurs à pied et parvenait à dépasser de 11 mètres la distance couverte par son ami Ragueneau, avec 17 kil. 811.

Gloire à tous deux!

V. B.

(Cliché J. Beau.)

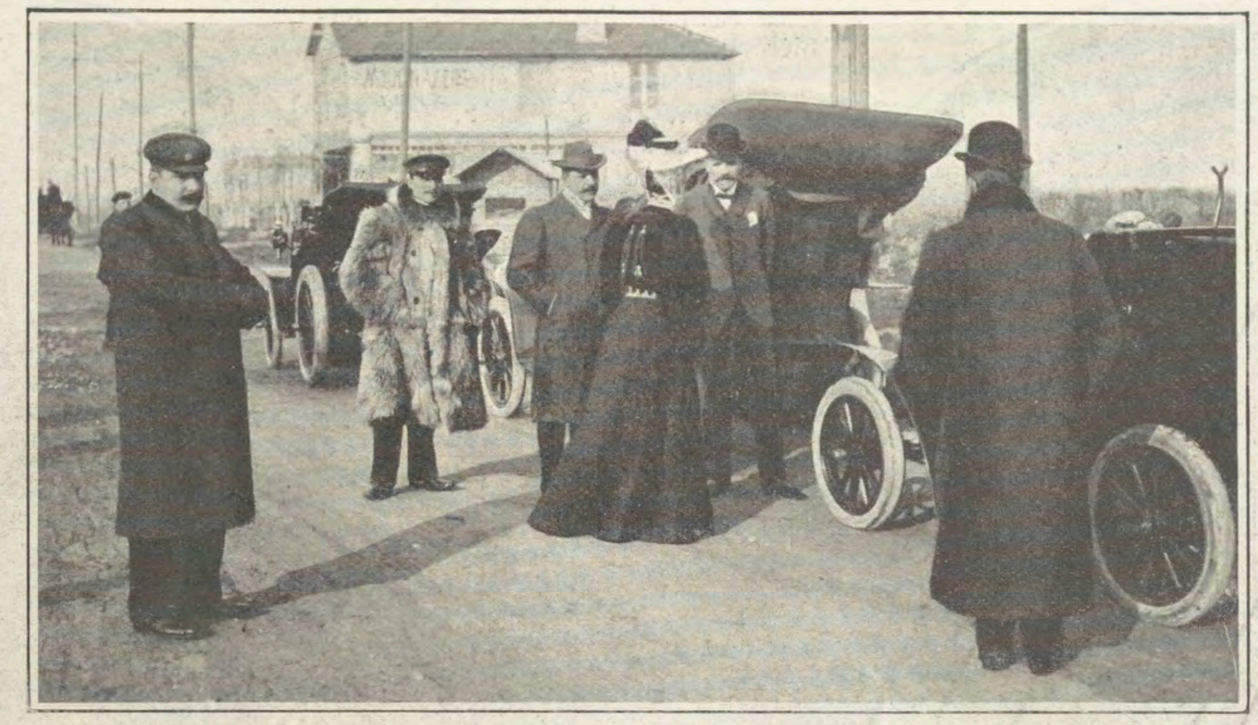
Darragon, recordman du monde de l'heure, bicyclette avec entraîneurs, avec 87 kil. 859.

CHEVAL CONTRE ÉLECTRIQUE

Au cours d'une conversation sur les vitesses que pouvait fournir une voiture électrique, le baron James de Rothschild soutint qu'un trotteur irait plus vite qu'une électrique de la porte Champerret à Maisons-Laffitte.

M. Dumas-Descombes, qui fut un des premiers sportsmen à abandonner les chevaux pour la voiture électrique, accepta un match.

La marquise de Gouy d'Arcy voulut bien consentir à prêter son landaulet Gallia *qui fit le parcours en* 14 *m.* 18 *s.*



M. Mounier — Mse de Gouy d'Arcy — M. Jacques Faure — M. Ducasse, dir. de l'Electrique

Au passage à niveau de Sartrouville, point terminus du match.

Le baron de Rothschild qui, avec un très beau trotteur pourtant, fut vite distancé, en bon sportsman accepta la proposition que lui fit M. Dumas-Descombes de monter dans l'électrique pour se rendre compte de la vitesse à laquelle avait marché l'automobile.

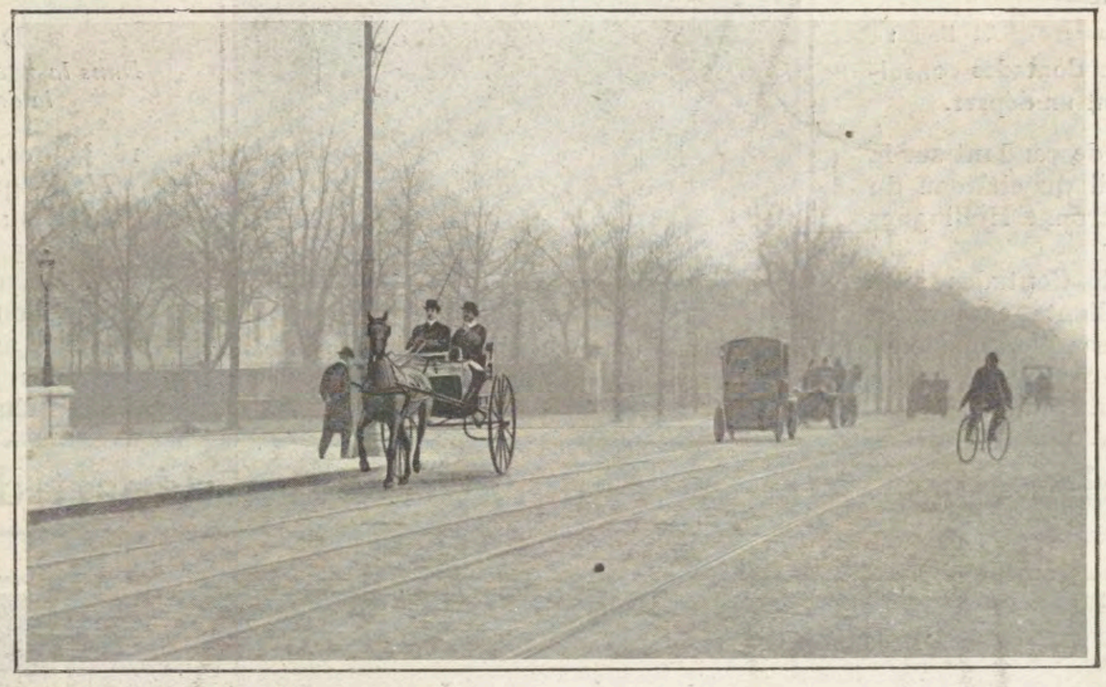
Félicitons ces deux gentlemen qui, par leur pari original, ont un peu remué les constructeurs d'automobiles électriques.

Ajoutons que la voiture était conduite par M. Mounier, un des directeurs des usines de la Société l' « Electrique ».

Qui n'a souvent admiré au Bois ces électriques légères, rapides et silencieuses, qui filent dans un frémissement et semblent littéralement animées d'une force mystérieuse et invisible ? La fée Electricité mérite bien son nom, c'est bien par excellence la fée, et si l'esprit reconstitue facilement par analogie les lois de l'explosion d'un gaz comprimé dans un cylindre, en revanche, le cerveau reste et restera toujours déconcerté devant les lois de l'électricité, devant la force invisible et présente qui s'échappe d'une batterie d'accumulateurs, cette force qui n'occupe pas d'espace en elle-même et qui se charge et se décharge sans que l'œil en soit pour ainsi dire averti.

Aussi la voiture électrique, malgré son incommodité flagrante, a-t-elle toujours été le rêve obscur et conscient de la foule et des connaisseurs. La recherche de l'accumulateur idéal n'a peut-être pas fait d'énormes progrès, mais elle a fait travailler bien des cervelles.

On reproche volontiers à la voiture électrique, dont personne ne méconnaît les qualités, de ne pas avoir un rayon d'action fort étendu et d'être un peu circonscrite autour de son port d'attache ou plus exactement de son point de charge. Les fervents de la vitesse et de longues courses lui reprochent ou de n'être pas rapide ou de ne pouvoir faire que quelques kilomètres.



Sur la route de Maisons-Laffitte.
La voiture attelée de M. James de Rothschild.

C'est ce qui fit l'autre jour l'objet d'un pari entre MM. Dumas-Descombes et James de Rothschild.

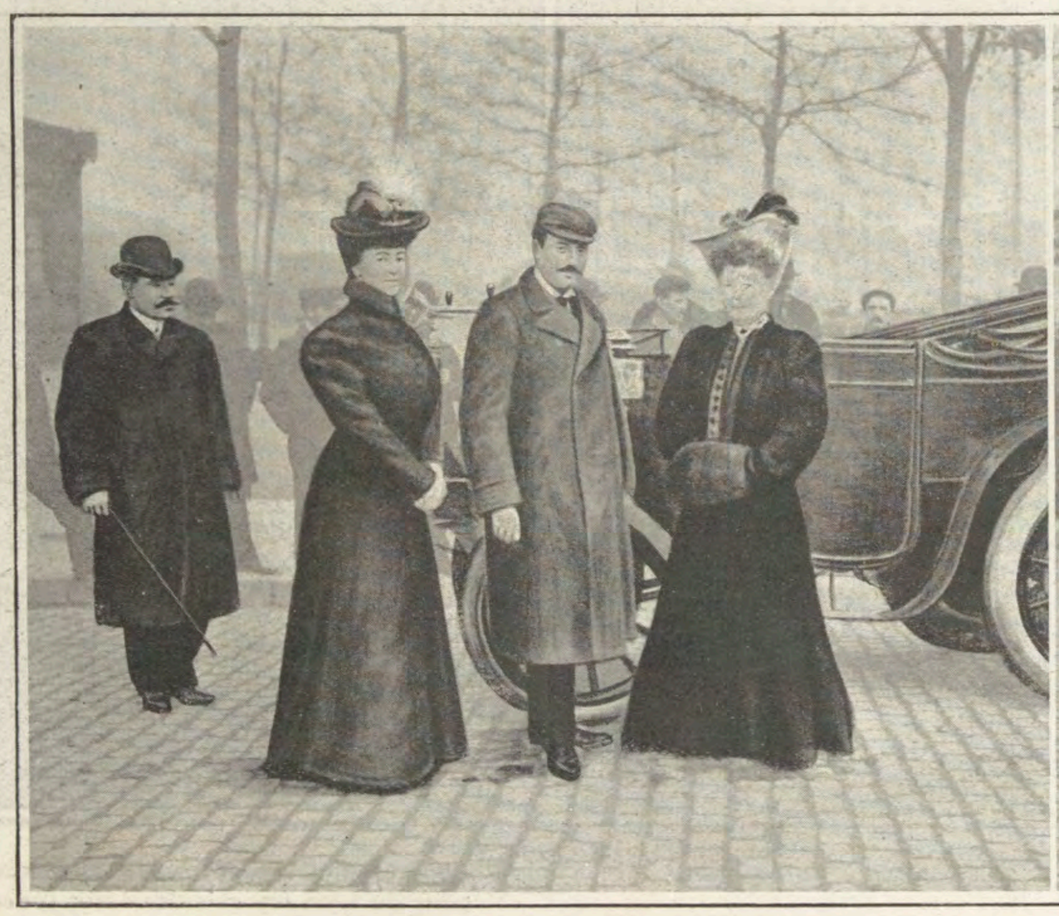
Le parcours était Paris-Maisons-Laffitte, soit 11 kilomètres environ, et en se basant sur la vitesse moyenne d'une électrique dans Paris, M. de Rothschild comptait bien que son cheval battrait aisément la jolie voiture qu'il avait vue filer à petite allure dans les rues de la capitale.

Mais la fée Electricité a, disions-nous, des ressources toujours nouvelles. Elle peut donner le coup de collier nécessaire, et elle le donna. A la stupéfaction générale on vit la voiture filer comme un pur sang à Longchamp, et c'est à 50 kilomètres à l'heure, qu'elle alla de Paris à Maisons-Laffitte !

On juge que le cheval fut un peu lâché.

Moralité : on disait jadis : Ne jouez pas avec le feu ; on peut dire aujourd'hui : Ne jouez pas avec l'électricité.

Georges Prade.



Miss Green — M. Dumas-Descombes — Mse de Gouy d'Arcy

La voiture électrique *Gallia*, victorieuse du match Paris-Maisons-Laffitte en 14 m. 8 s.

La voiture attelée de M. James de Rothschild.

UN RALLYE-BALLONS

L'AÉRO CLUB de France organisait dernièrement un Rallye-Ballons qui obtint le plus vif succès. Il s'agissait, après s'être élevé du parc de l'Aéro Club de Saint-Cloud, d'atterrir le plus près possible d'une route désignée à l'avance, située à environ 20 kilomètres du parc.

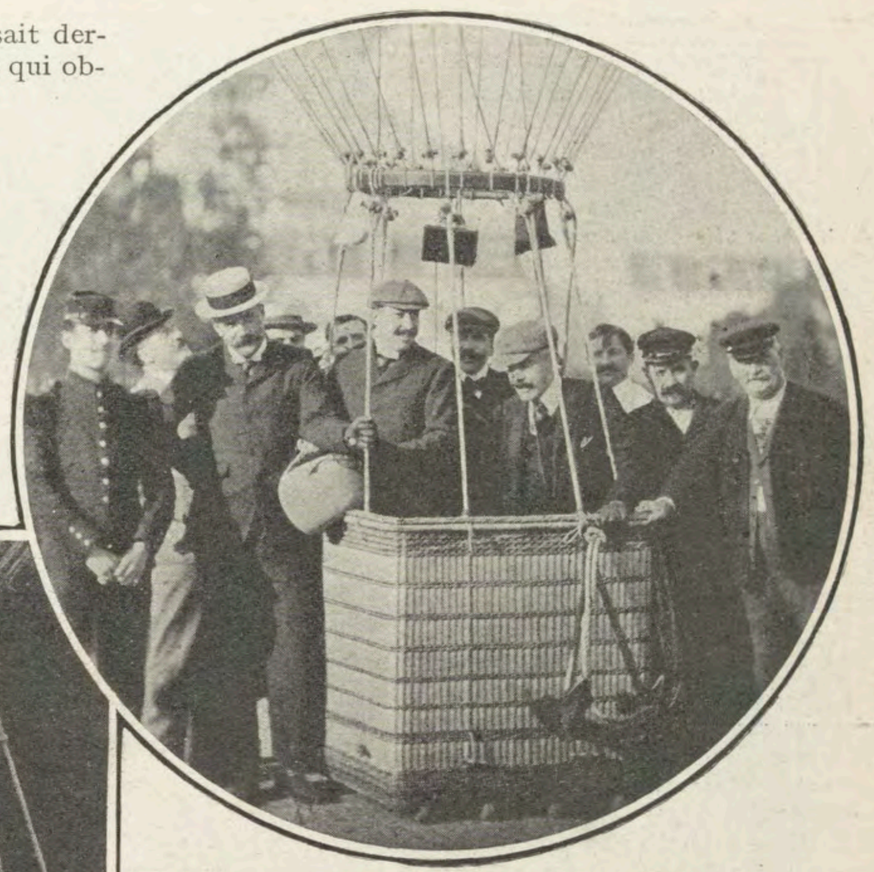
MM. Jacques Faure et Arnold de Contades ont gagné le premier prix en descendant sur la route même, à une portée de fusil du château du Piple, où ils reçurent de Mme la baronne Hollinguer la plus écossaise des hospitalités.

M. de Contades M. J. Faure M Brohet

MM. Brohet, Jacques Faure et de Contades consultent la direction du vent avant un départ.

M. Jacques Faure et le comte de Contades sont pilotes de l'Aéro Club, d'excellents camarades d'aérostation; ils ont pris part ensemble à plusieurs concours de ballons de l'Exposition de 1900; notamment à celui du 17 juin où, pendant

M. Jacques Faure, dans la nacelle de son ballon de 2.000 m. c., *le Titan*, qui couvrit la distance de Paris à Honfleur en 1 h. 40 m.



Départ du ballon *le Transsibérien*.
Dans la nacelle, le comte de Contades et M. Brohet. A la droite de la nacelle, M. Jacques Faure.

18 heures, ils traversèrent de nombreux orages.

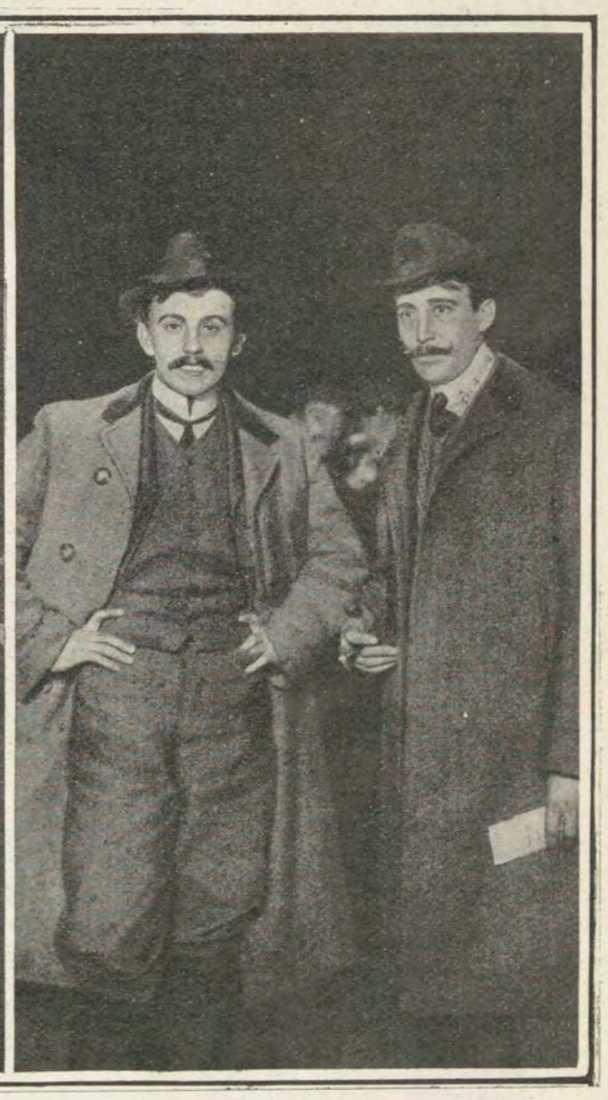
M. Jacques Faure fut le professeur du comte de Contades; il a fait une centaine d'ascensions, est tombé 15 fois en Allemagne, une fois en Pologne, 18 fois en Belgique et a traversé la Manche de Londres en France dans son petit ballon *l'Orient* avec son ami le comte de Kergariou. Le comte de Contades n'est pas loin maintenant de son quarantième voyage aérien.

La Course des Six Jours en Amérique - Le départ du team français

Friol Petit-Breton Gougoltz Michael

Le départ des « Six Jours » à la gare Saint-Lazare.

Le team français, qui doit prendre part à la course classique des Six Jours de Madison-Square à New-York, s'est embarqué la semaine dernière à bord de la Savoie.



Petit-Breton et Gougoltz, deux représentants du team français des « Six Jours ».

*Notre confrère Robert Coquelle, de l'*Auto, *nous enverra en même temps que ses impressions, toute une série de photographies prises au cours de l'épreuve.*

A PROPOS DU PRIX AGUADO

Danial, à M. Ch. Liénart. — *Fille d'Ève*, à M. J. Cole. — *Escrimeur*, à M. G. Dreyfus.

Le Prix Aguado, 2e épreuve. — *Le passage devant les tribunes.*

Joyal, à M. du Rodellec de Porzic. — *Alkestys*, à M. J. Stern.

Steeple-chase. — 15.000 fr. — 3.100 m.

La lutte pour la prime de 10.000 francs accordée par la Société des Steeple-Chases à l'étalon dont les produits ont gagné dans l'année la somme la plus élevée s'est poursuivie cette année moins passionnante que l'an dernier. Saint-Damien passe de plusieurs longueurs son éternel rival Chalet ; et la dernière épreuve importante qui doit se disputer à Auteuil : le Grand Prix de l'Elevage, ne changera pas le résultat. C'est encore à une Saint-Damien, Alkestys, qu'est revenu le Prix Aguado dont la deuxième épreuve s'est disputée dimanche à Auteuil.

La rentrée du vainqueur du Prix Aguado.
Alkestys, *par St-Damien et Autriche. Propriétaire, M. Jean Stern.*

La réunion de dimanche à Auteuil a été une nouvelle confirmation de l'excellence de l'étalon de M. Gaston Dreyfus, Saint-Damien. Avant le Prix Aguado, vingt produits de Saint-Damien avaient gagné en épreuves publiques 321.063 francs et vingt-six produits de Chalet, 250.216 francs. La victoire d'Alkestys par Saint-Damien et Autriche, à M. Jean Stern, a ajouté 18.150 francs à l'actif de l'étalon du haras du Perray ; le second de l'épreuve, Escrimeur, à M. Gaston Dreyfus, est également un Saint-Damien. Dans cette même journée d'Auteuil, deux produits de Simonian ont triomphé : Pastille, dans le Prix de Nice, et San Matteo dans le Prix du Perray ; or, Simonian est un demi-frère de Saint-Damien.

Rarement un étalon a donné, depuis ses débuts au haras, une production aussi bonne et aussi régulière.

Parmi les étalons dont les produits ont bien réussi en obstacles deux d'entre eux s'affirment encore cette année : Gulliver et Simonian ; le premier est aussi par sa mère un demi-frère de Saint-Damien. Le sang de Saint-Simon, père de Saint-Damien et de Simonian, domine, du reste, dans le pedigree de Flying Fox, qui occupe la tête des étalons gagnant en plat cette année. Ce qui confirme une fois de plus ce vieil adage hippique : « Bon sang ne saurait mentir. »

Alkestys est certainement une des meilleures juments d'obstacles de l'année, sinon la meilleure : pour ses débuts en steeple, elle avait triomphé facilement à Enghien, elle venait de gagner en haies le Prix de l'Avenir, à Auteuil. Sa victoire, dimanche, fut facile ; d'un bout à l'autre du parcours, elle a tenu la tête et aucun de ses concurrents ne l'a inquiétée. Sa préparation sa condition font le plus grand honneur à l'entraîneur Ruddock. Albert Johnson a monté en excellent jockey qu'il est. De tous nos jockeys d'obstacles, A. Johnson est un des meilleurs et des plus sérieux, mais c'est un modeste ; certains propriétaires n'ont pas de sympathie pour lui, mais ils savent bien le retrouver. C'est, de plus, un bon cavalier, sachant, avec douceur et habileté, dresser les jeunes chevaux au saut des obstacles. La performance d'Escrimeur mérite d'être signalée. C'étaient les débuts en steeple du fils de Saint-Damien ; il a sauté très correctement tous les obstacles et, sans la chute de Noutte au bull finsh, — chute qui a gêné Escrimeur, — le cheval de M. Gaston Dreyfus aurait peut-être approché plus près le vainqueur. Cependant, en tout état de cause et malgré son top-weigh — Alkestys portait 67 12 et Escrimeur 60 — comme A. Johnson n'avait encore rien demandé à sa jument, la victoire ne pouvait faire aucun doute. Lorsque Escrimeur sera mieux confirmé sur les gros obstacles, il sera un concurrent dangereux, car il possède une pointe finale très vite. Déjà, dans les deux courses de haies qu'il disputa, il a fini comme une flèche.

Chaque fin de saison, on entend des plaintes : « L'année est mauvaise, il y a bien, certes, quelques bons chevaux, mais la moyenne est inférieure. »

On le dira encore cette année, cependant, je ne crois pas qu'on puisse trouver une moyenne aussi bonne et de meilleurs chevaux de tête.

FRANC PICARD.

Après la victoire.
L'entraîneur Ruddock fait boire la jument Alkestys, qui vient de gagner le Prix Aguado.

NOS CONCOURS SPORTIFS

CONCOURS N° 20 RÉSULTATS

LA COURSE DES FIACRES

Bien que le délai de réception des pronostics ait été, on s'en souvient, un peu court, le nombre des réponses pour le concours ayant trait à la Course des Fiacres a été très élevé.

Aucun des concurrents n'a pu cependant deviner le numéro exact de la voiture gagnante, c'est-à-dire le 5518. La carte postale qui s'en est le plus rapprochée portait le n° 5373 et avait été envoyée par M. César Caille, Hôtel de France, à Menton, qui gagne ainsi le premier prix, soit cinquante francs en espèces.

Le second prix (vingt-cinq francs) revient à M. Max Quertaut, 2, quai de la Mégisserie, à Paris, qui a indiqué le n° 5235.

En outre, les concurrents dont les noms suivent sont qualifiés pour notre Concours d'Honneur, comme s'étant le plus approchés des gagnants.

Damville (Méru). — Pédrette (Puteaux). — Ribot (Fresnay). — Degu'ngue (Compiègne). — Gouteteau (La Garenne-Colombes). — Guido Bouta (Menton). — Latour (Orléans). — Dutac (Paris). — Marmusse (La Garenne-Colombes). — Petit (Parc Saint-Maur). — Bonetto (Menton). — Thiriez (Lille). — Baudouin (Paris). — Crocart (Paris). — Griffon (Saint-Denis). — Agliany (Alfort). — Levallois (Paris). — Hémond (Tours). — Chandon (Saint-Cloud). — André (Meaux).

CONCOURS N° 21 CLOTURE

QUELS SONT DONC CES SPRINTERS ?

Il est encore temps de prendre part à notre concours 21. Le sujet est un de ceux qui intéressent le plus vivement tous les habitués des vélodromes et, parmi eux, les vrais connaisseurs.

Il s'agit de deviner les noms des sprinters cyclistes connus dont nous reproduisons plus bas les photographies... moins la tête. C'est-à-dire que rien qu'à la position de l'homme sur sa machine au moment de l'effort les pronostiqueurs doivent le reconnaître.

Pour faciliter les réponses, nous avons donné à chaque cliché un numéro d'ordre. Il suffira donc, sur la carte postale, de mettre un nom à côté de chaque numéro.

Comme d'habitude, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous parvenir.

Le concours sera clos *Vendredi prochain 25 novembre*, c'est-à-dire que pour être qualifiées, les cartes postales doivent porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le gagnant du concours recevra cinquante francs, le second vingt-cinq francs en espèces

CONCOURS N° 22 NOUVEAU

LES SIX JOURS DE NEW-YORK

C'est la grande épreuve cycliste hivernale, la course de Six Jours de New-York, qui fera les frais de notre concours suivant. On sait que le départ en sera donné dans la nuit du dimanche 4 au lundi 5 décembre, à minuit cinq, suivant la tradition anglo-saxonne.

Pour changer, notre concours ne portera point sur les résultats définitifs de la course, mais sur... ceux de la première heure. Voici d'ailleurs les deux questions que nous posons aux pronostiqueurs, la seconde ne devant comme d'habitude entrer en ligne de compte que pour départager les dead-heat possibles :

1° Quelle sera la distance (en kilomètres et mètres) que le groupe de tête couvrira dans la première heure de la course de Six Jours ?

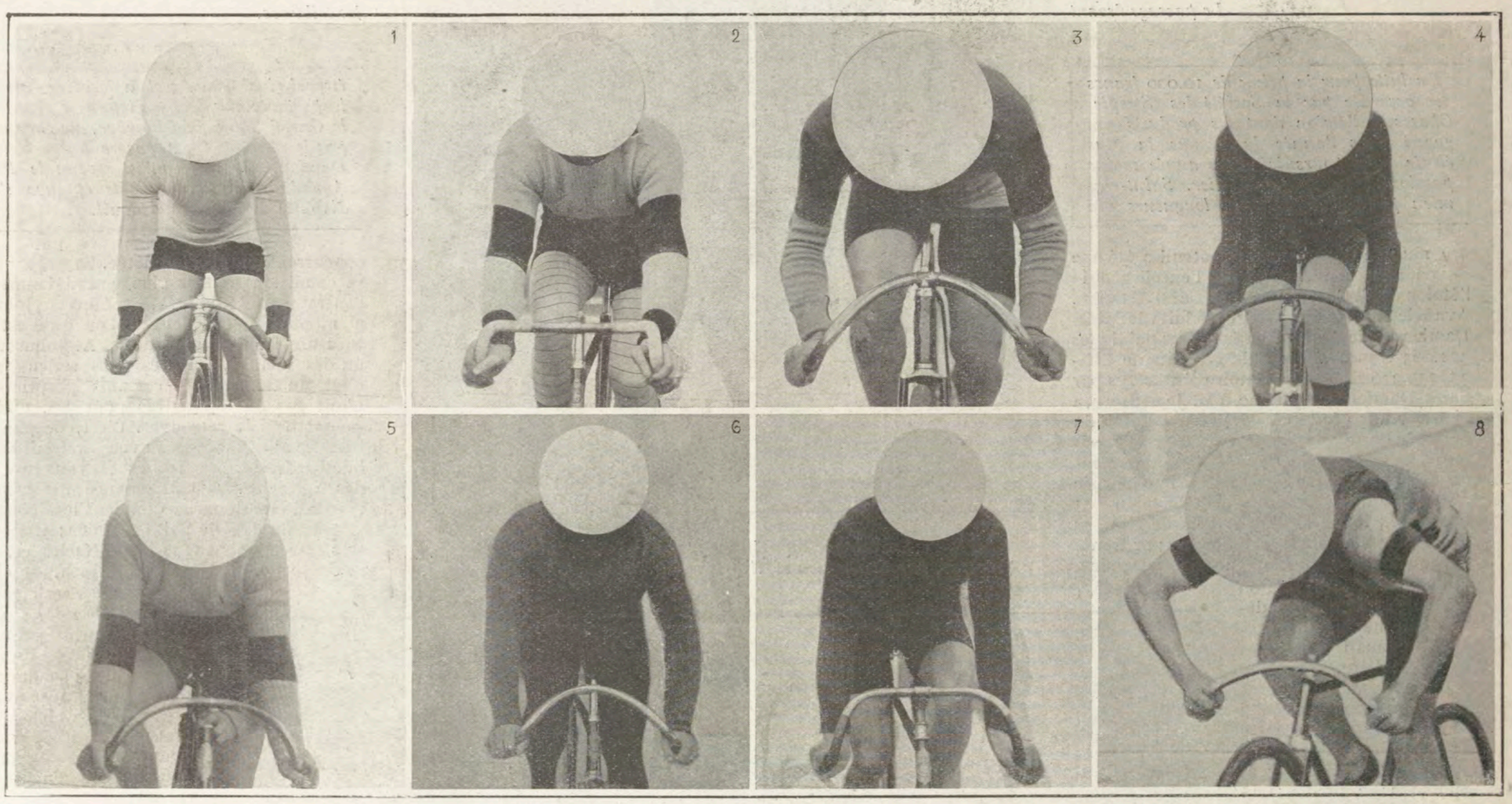
2° Combien le groupe de tête comprendra-t-il encore d'équipes à ce moment ?

Pour guider les pronostiqueurs, rappelons que l'an dernier dans l'heure correspondante 40 kil. 232 m. furent couverts et qu'il y avait à ce moment 17 équipes en tête.

Comme d'habitude, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous parvenir.

Le concours sera clos le *Vendredi 2 décembre*, c'est-à-dire que pour être qualifiées, les cartes postales doivent porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le gagnant du concours recevra cinquante francs, le second vingt-cinq francs en espèces.



Concours n° 21. — Quels sont donc ces sprinters ?

Il s'agit de reconnaître les huit sprinters ci-dessus, dont nous avons caché les têtes.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Comment on pose une pastille

SUR QUELS TYPES DE CHAMBRES ON PEUT EN POSER. — POUR QUEL GENRE DE RÉPARATION ON DOIT Y AVOIR RECOURS. — LE LARDON MICHELIN. NETTOYAGE ET RAPAGE DES SURFACES EN CONTACT.

Nous avons pu constater souvent sur les chambres qui nous sont adressées en réparation que, en général, les chauffeurs posent très mal les pastilles aux chambres à air. Or, soit à l'étape, lorsque l'on a remplacé en cours de route une chambre à air à la suite de crevaison, soit même en cours de route, quand cette crevaison survient et que l'on n'a pas de chambre de rechange, il est bon de savoir poser une pastille, de façon que la réparation ainsi faite offre toutes les garanties de solidité voulues et qu'elle ne se décolle pas après quelques kilomètres.

Cependant, répétons tout de suite ce que nous avons déjà dit au cours de ces Bulletins, c'est qu'il n'est possible à un chauffeur de poser une pastille qui tienne bien que s'il a une voiturette légère et peu rapide. D'une façon générale, et si bien que soit posée la pastille, elle ne tiendra pas s'il s'agit de chambres à air de 90 millimètres et au-dessus, montées sur des voitures lourdes et allant un peu vite, ce qui est le cas le plus fréquent. Dans ce cas, il est indispensable que la chambre nous soit envoyée et que la vulcanisation intervienne. Mais, pour la voiturette, le cas est tout autre, et un chauffeur peut parfaitement faire une réparation durable, à la condition toutefois de se conformer aux règles que nous allons indiquer ci-après.

Ajoutons encore que ces règles ne s'appliquent dans notre pensée qu'au cas où une réparation au lardon Michelin serait impossible, c'est-à-dire où la perforation de la chambre est de plus de 4 millimètres. Dans ce cas, il faut absolument avoir recours à la pose d'une pastille.

La première opération à faire consiste à nettoyer parfaitement à la benzine, ou, à la rigueur, à l'essence si l'on n'a pas de benzine, les deux surfaces à coller. Il est indispensable, en effet, de débarrasser les surfaces à coller de toutes traces de matières étrangères ou de graisse, huile, etc.

La deuxième opération consiste en une sorte de grattage ou râpage de ces mêmes parties, qui a pour but de rendre rugueuses les deux surfaces à coller, ce qui donne plus de solidité à la réparation. Mais, pour que ce râpage puisse se faire dans de bonnes conditions, il est nécessaire que le nettoyage préalable ait été très bien fait. Si l'on râpe sur une partie grasse ou contenant des matières étrangères, l'opération se fait inégalement et au détriment du résultat final. Pour râper, on peut se servir d'une râpe de cordonnier, que l'on trouve partout dans le commerce, ou même de n'importe quelle râpe à bois un peu fine. A défaut de râpe, prendre du papier de verre d'un grain plutôt fort.

Dès que les deux parties qui devront être en contact ont été bien râpées, il est nécessaire de les nettoyer à nouveau, soit à la benzine, soit à l'essence, de façon à enlever tous les petits débris que le râpage a provoqués. Les deux surfaces nettoyées très soigneusement, il faut les enduire de dissolution. Nous conseillons de procéder, autant que possible, en employant plusieurs couches que l'on laisse sécher successivement. On constate que la dissolution est suffisamment sèche et, par conséquent, que le moment est venu de passer une nouvelle couche de dissolution ou d'appliquer la pastille, lorsque la dissolution happe au doigt. D'ailleurs, tous les chauffeurs qui se sont servis de dissolution connaissent bien cela.

(*A suivre.*) MICHELIN ET CIE.